LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

Esce ogni domenica. Questo numero di 64 pagine costa L. 5 (Estero L. 7) Abbonamento postale.

# L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

Anno LVIII - N. 27 Milano, 5 luglio 1931 - IX

Abbonamento: Anno, L. 140 (Estero, L. 240): Semestre, L. 74 (Estero, L. 125): Trimestre, L. 38 (Estero, L. 68).

RIM

SQUISITI BONBONS GELATINA DI FRUTTA

cura della STITICHEZZA

Ricetta del Prof. AUGUSTO MURRI

IL RIMEDIO IMPAREGGIABILE INDICATO IN TUTTE LE ETA' PER GLI INTESTINI PIÙ RIBELLI E DELICATI. S.A. Agenzia Gen. It. Farmaceutici - Corso Venezia n. - Milano

Il Trinomio dell'igiene in famiglia:

ARPA Magnifico aperitivo ricostituente analcoolico.

ARQUEBUSE Prodigioso alcoolato aromatico dal cento usi.

HERMITE Liquore digestivo finissimo per dessert.

Prodotti salutari preparati dai R.R. FRATELLI MARISTI nella Distilleria di S. Giuseppe di Carmagnola

Fondaco modello di assaggio dei Prodotti Salutari dei R. R. Fratelli Maristi

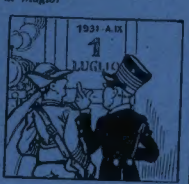
ROMA - Piazza del Parlamento

## LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

*(Variazioni di Biagio)*

Legittimo orgoglio.

— Sì, va bene Lipsia, Francoforte, Stoccarda.... Ma Milano ha la vera stazione monumentale moderna.




La data dell'inaugurazione.

— Il Duce aveva fissato il 1° luglio e il 1° luglio l'inaugurazione è stata effettuata.

— Puntuale come una cambiale.

— Meglio, come un treno ferroviario

Sergio Stalfio Gandolfi.

## LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

*(Variazioni di Biagio)*

Duecento orologi.

— Nella nuova Stazione vi sono duecento orologi e vanno tutti d'accordo perfettamente.

— Sarebbero bene a Ginevra per regolare le questioni internazionali.

I fregi della biglietteria.

— Che cosa rappresentano quei giladiatori?

— È un simbolo: rappresenta i viaggiatori in lotta presso gli sportelli dei biglietti nella vecchia Stazione.

I lettori de *L'Illustrazione Italiana* che, recandosi in altra residenza per le vacanze, non trovassero il periodico presso il giornalaio del luogo, sono pregati di voler cortesemente informare l'Amministrazione della rivista (Via Palermo 12, Milano), affinché si possa provvedere all'immediato rifornimento.


CASA DI SPEDIZIONI

**Lambruschini & Taorchini**

Servizio speciale per il Nord e Sud America

Telegrammi: LAMTAOR — TELEFONO N. 26-025

GENOVA - Portici Vitt. Eman., 2-9

VAMENTO E COMMERCIO CANI DI RAZZA

ter & C. - Jena Thür. (Germania)

Mondiale e rinomata Ditta.

Spedizione di qualsiasi cane di razza nobile. Esportazione in tutte le parti del mondo.

Album di lusso illustrato L. 10

Catalogo illustrato L. 6 in francobolli

**ANTICANIZIE - MIGONE**

L'acqua ANTICANIZIE-MIGONE è un preparato speciale indicato per ridonare alla barba ed ai capelli bianchi ed indeboliti, colore, bellezza e vitalità della prima giovinezza.

Questa impareggiabile composizione pei capelli non è una tintura, ma un'acqua di soave profumo che non macchia nè la biancheria nè la pelle, e che si adopera colla massima facilità e speditezza. Essa agisce sul bulbo dei capelli e della barba fornendone il nutrimento necessario e cioè ridonando loro in breve tempo il colore primitivo, favorendone lo sviluppo e rendendoli flessibili, morbidi ed arrestandone la caduta. Inoltre pulisce prontamente la cotenna, e fa sparire la forfora.

Si spedisce con la massima segretezza

L'acqua ANTICANIZIE-MIGONE si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri. Deposito generale MIGONE & C. - MILANO - Via Profeti, che spedisce, dietro rimessa anticipata e franco di porto, 1 bott. per L. 21,50, 2 bott. per L. 39 e 3 bott. per L. 55.

**L'Illustrazione Italiana**

*Per un anno*, L. 140 (Estero L. 240)

*Per un semestre*, L. 74 (Estero L. 125)

*Per un trimestre*, L. 38 (Estero L. 68)

L'abbonamento può avere inizio dal primo di qualsiasi mese. Gli abbonati annuali riceveranno in dono il Numero di *Natale e Capodanno*.


AMARE, ROMANZO DI GINO ROCCA — Dodici Lire.

## SCACCHI

Problema N. 3756

O. Dehler

*(Nore W. R., 1911)*

NERO (pezzi 5)

a b c d e f g h

BIANCO (pezzi 5)

Il BIANCO matta in TRE mosse

### NOTIZIARIO.

— Alla Società Scacchistica Milanese è terminato il Torneo Sociale di Prima Categoria, al quale hanno partecipato dieci giocatori: la vittoria ha arriso al Signor Vito Gandolfi con punti 8½ su 9 (0.4.5.) che si aggiudica così il titolo di campione sociale per l'anno 1931; al secondo posto, a solo mezzo punto dal primo (punti 8), è riuscito il signor Angelo Bignami, mentre terzo, ancora a mezzo punto, è finito Pio Leone Hava con punti 7½.

Quarto è Ferrantes, quinto Napoli, mentre altri cinque partecipanti completano il quadro.

— Una notizia che farà piacere a tutti indistintamente gli scacchisti d'Italia e quella della nomina ufficiale fra i giocatori militanti dell'ex-campione italiano di scacchi, Mario Monticelli di Venezia. Il Monticelli che non farà dimenticare mai agli Italiani il suo successo al Torneo di Budapest del 1926, ammesso alcuni successi più grandi ancora di quello non lo eclissino, ha accettato di far parte della squadra italiana al Congresso delle Nazioni di Praga. Gli altri componenti sono il campione italiano, Marchese Rossetti, il cristallino maestro Romi, e il maestro Hellmann di Venezia. Il maestro Rossetti, che ha sempre giocato bene, pare ora sembra attraversare un periodo di gran forma poi i tre brillantissimi successi dei Tornei di Firenze, Nizza e Milano ottenuti nello spazio di un anno. I maestri Romi ed Hellmann si sono dimostrati in forma al Torneo Ornaghi e coadiuveranno bene i loro primi.

— In primavera si è giocato a New York il Torneo costituito Panamericano, cui dava gran prestigio la presenza di Capablanca e Marshall. Se nutrire il sospetto nel mondo stravinceva segnando un punto e mezzo di distacco sull'immediato inseguitore, Marshall deludeva completamente e non poteva che dividere il sesto e decimo premio con Edgardo Lasker, altro partecipante dal quale era lecito attendersi qualcosa di più. Chi si è ben comportato è stato Kashdan, la rivelazione dello scorso anno, che ha riconfermato le speranze che molti riponevano in lui, aggiudicandosi il secondo premio.

Ecco il risultato del torneo:

1° premio: J. R. Capablanca con 10 su 11.

2° premio: Kashdan con 8½.

3° premio: Kavitz con 7.

Vengono in seguito Anderwitz, Kupeli, Steiner che si dividono il IV, V, VI premio con punti 5½, Pol Santarsiere con 5, Denover 4½, Ed. Lasker, Marshall e Dake con 4 e infine Fox con 2½.

### SFINGE

### GIUOCHI A PREMIO

1. **Bisenso**

UNA CATTIVA STELLA.
Risplende in cielo con la sua morte;
l'influsso suo maligno dà la morte.

*Diogene.*

2. **Cambio d'iniziale.**

L'OBLIO!
Vieni e m'avvolgi, o fervido
Lavoro purpureo!
Dammi l'oblio dell'essere,
Dammi l'oblio del ver;
Fa ch'io dimenticar possa
L'instabile desino;
D'irideescenti imagini
Colora il mio pensier.
Indi, su lieve coltrice,
Entro il tuo seno bianco
Io venga e culli i torbidi
Sogni del mio patir.
Fino a quel dì che accogliere
Vorrai del corpo stanco
Il desolato anelito
Dell'ultimo respir.

*Giulio Cesare.*

3. **Cambio di vocale.** (7)

DAL FATTO AL DETTO.

È un ritmo pulsante di vita,
che, rapido e a volte più lento,
esprime la gioia e il contento,
o l'ansia rivela del cuor.
Ne sonde la voce che incita,
che chiama i fedeli a raccolta,
che è l'umile folla che ascolta
fasgna le vie del Signor.

*L'Imberbe.*

4. **Incastro.**

II. VASILIO.

*Ai signori solutori.*

Mi sindicrete prima attentamente,
poi mi darete questa spiegazione:
certo che, con la chiave, facilmente
voi la farete meco da padrone,
ma per inter vogliatemi qui dire
quale sarà il procedere d'ognuno:
trarne sapere, in base a tale agire,
quel che valete tutti, uno per uno.

*Artaserse.*

5. **Sciarada alterna.**

ZIMBELLO!

Non posso che affermarle in ogni parte:
sol senza cuore!... Il di che mi vedesti,
così com'ero, carico di carte,
di me prendere giuoco ti volesti....
Sopra ciascuna, il dalla scala, appena
le prime due rampate superate....
ti divertisti e ancor ne sento pena!
farmi berseglio e prendermi a pistrate.

*Turandot.*

Per quanto riguarda i giuochi, rivolgersi al signor Giulio Zangarini, Corso Magenta, 51, MILANO (125).


DIZIONARI TASCABILI DI LINGUE STRANIERE

*Elenco dietro richiesta agli Editori Treves - Milano*

**DIGESTIONE PERFETTA**

con l'uso della

**TINTURA d'ASSENZIO MANTOVANI**

(AMARO MANTOVANI - VENEZIA)

Insuperabile rimedio contro tutti i disturbi di stomaco

TRE SECOLI DI SUCCESSO

Aperitivo e digestivo senza rivali. Prendesi sola o con Bitter, Vermouth, Americano.

*Attenti alle numerose contraffazioni.*

Esigete sempre il vero Amaro Mantovani, in bottiglie brevettate e col marchio di fabbrica, da grammi 25-50-500-1000.

MARCHIO DI FABBRICA

*Ristampa:*

**LA MAESTRINA**

DI DARIO NICCODEMI

*Commedia in 3 atti* (23° migliaio): **Dieci Lire**

TREVES • MILANO

# Prodotto Nazionale

500 operai
7000 mq.

Modello Z I
Prezzo
L. 3900

Consumo
d'energia
a Milano
L. 24 mensili

VENDITA
ANCHE
A RATE

# ALGIDUS

FRIGORIFERO ELETTRICO AUTOMATICO PER FAMIGLIA

R. RADAELLI - VIA VITTORIA COLONNA, 2 - TELEFONO 41-387 - MILANO

**ESTATE 1931**

# *Crociere*

*della*

## *Navigazione Libera Triestina*

*TRIESTE*

**Mediterraneo**

**Nord Pacifico - Sud Africa**

A bordo delle sue navi la LIBERA offre il massimo comfort, accuratissimo servizio di cucina e buffet.
Spesa minima giornaliera di Lit. 95 in poi. - Viaggi combinati.

Per informazioni rivolgersi alla NAVIGAZIONE LIBERA TRIESTINA S. A. TRIESTE Via Luigi Cadorna, 11 - Telegr. "NAVE" - nonchè a tutte le Agenzie di Viaggi.

*Caduta dei Capelli?*

*seguite l'esempio di questo signore che usa quotidianamente*

*la Lozione del Dr*

**Dralle**

*Acqua di Betulla*

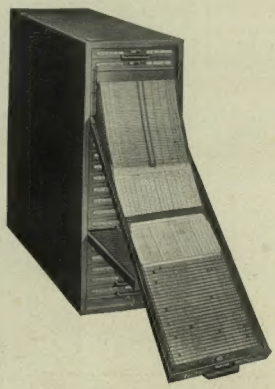
(Birken-Haarwasser)

La Lozione che ha conquistato il mondo. Se volete evitare la forfora e conseguente caduta dei capelli, provatela - la vendita ovunque.

IL

# KARDEX

è il miglior amico dell'uomo d'affari. Esso è indispensabile tanto alle piccole e medie aziende come alle grandi organizzazioni bancarie, commerciali, industriali. Esso dà sistematicamente e al momento opportuno, le



indicazioni necessarie per seguire le grandi linee d'una determinata impresa, pur non trascurando quei particolari necessari al regolare andamento delle aziende.

## IL KARDEX

risparmia il tempo a chi dirige l'azienda, gli evita sprechi di energia, ne guida gli sforzi nella direzione più produttiva, gli dà, infine, una chiara e netta visione della situazione di ogni reparto dell'azienda.

*Chiedete una dimostrazione KARDEX, senza impegno al più vicino dei seguenti uffici:*

| | | | |
|---|---|---|---|
| **BOLOGNA** Borsa di Commercio, 21-a Telef. 26-738 | **FIRENZE** P.za dell'Olio, 1 Telef. 25-872 | **GENOVA** Via Giustiniani, 25 Telef. 28-032 | **TORINO** Via Cavour, 19 Telef. 46-541 |
| **NAPOLI** Gall. Umberto I, 27 Telef. 25-185 | **PADOVA** Via Anghinoni, 10 Telef. 25-50 | **PALERMO** Via Fiume, 6 Telef. 10-940 | **ROMA** Via Nazionale, 75 Telef. 43-306 |

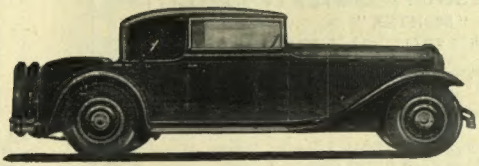
"KARDEX ITALIANO" S. A.

*Direzione Generale in* **MILANO:**

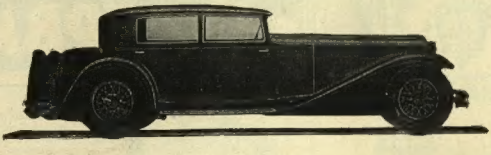
Via Camperio, 14 - Telefono 80-741

*Stabilimento:*

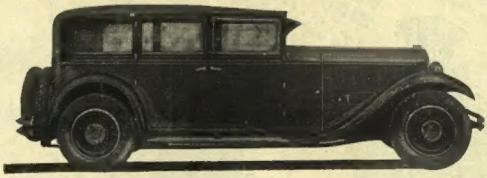
Via Asiago, 70 - Telefono 287-756



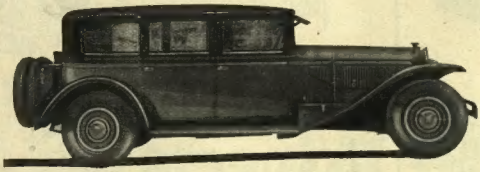
SPYDER CABRIOLET 5 posti interni
su châssis DILAMBDA 8 cilindri.



BERLINA 5 posti su
châssis DILAMBDA, corto, 8 cilindri



GUIDA INTERNA 7 posti trasformabile in COUPÈ LIMOUSINE su
châssis DILAMBDA 8 cilindri



GUIDA INTERNA RIGIDA
(verniciata) 6-7 posti
su châssis LAMBDA 4 cilindri

*Chiedere preventivi e prove agli Agenti autorizzati, esistenti in tutte le regioni d'Italia*

**FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO, Via Monginevro, 101**

TINTORIA - FILATURA - TESSITURA

STOFFE TUTTA LANA PER PALETOT
DA UOMO E DA DONNA

CHEVIOTS E TWEEDS TIPI INGLESI

MELTONS NEI COLORI CLASSICI
BLEU MARIN E MARENGO

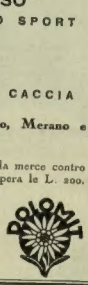
TESSUTI A FILATI RITORTI
"MONTEX" "ARIOSO"
PER VESTITI DA CITTÀ E USO SPORT

LODEN TIROLESE
IMPERMEABILIZZATO
PER MANTELLI E VESTITI DA CACCIA

**Le nostre stoffe si vendono a Brunico, Bolzano, Merano e nei migliori negozi del Regno.**

Su richiesta si mandano *Campioni*. — Spedizione della merce contro assegno e franco di porto, qualora l'importo fattura supera le L. 200.

*Attenzione*
*al nostro Marchio di fabbrica registrato:*



*Richiedete la nuova scatola pratica con aspersore da aprirsi e chiudersi.*

*Una* stessa cipria per *ogni* uso!

RINFRESCANTE, assorbente, igienico e deliziosamente profumato, il *Boro Talco Roberts* costituisce una cipria universale che riunisce tutti i requisiti di una perfetta Polvere da Toilette.

*In vendita ovunque: Barattoli L. 3 - Buste L. 1*

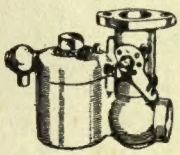
**Roberts**
BORO TALCUM

*DIFFIDA: I nomi Boro Talco e Boro Talcum sono depositati. I contraffattori saranno perseguiti a termine di legge.*

**Farmacia inglese H. ROBERTS & C. - FIRENZE**

# SOLEX

significa:



**P**raticità estrema
**E**conomia massima
**R**apida accelerazione
**F**orte velocità
**E**lasticità
**T**ipi per tutti i motori
**T**utti lo apprezzano
**O**ttimo rendimento

**Fatelo montare oggi stesso dal Vostro garagista**

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA **SOLEX**

VIA NIZZA, N. 133 - **TORINO** - TELEF. 65.720 - 65.954

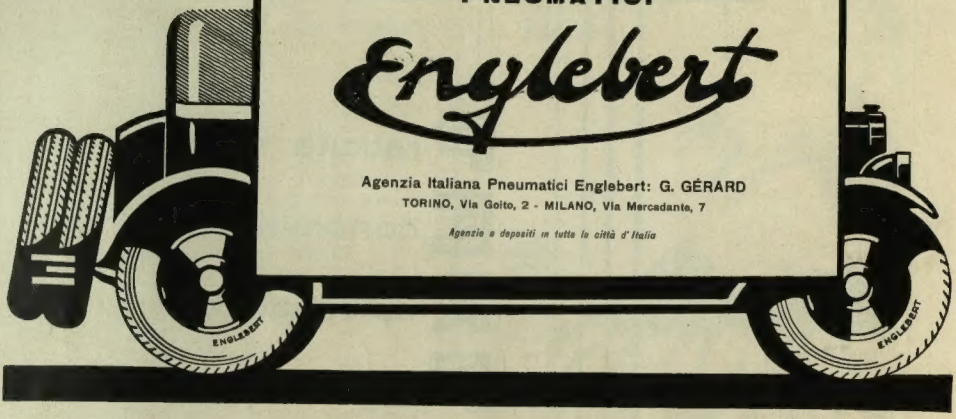
Per rendere elegante la vostra vettura, sicura e confortevole la vostra marcia adottate i

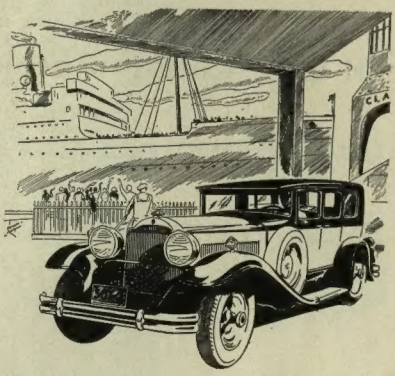
**PNEUMATICI**

**Englebert**

Agenzia Italiana Pneumatici Englebert: G. GÉRARD
TORINO, Via Goito, 2 - MILANO, Via Mercadante, 7

*Agenzie e depositi in tutte le città d'Italia*



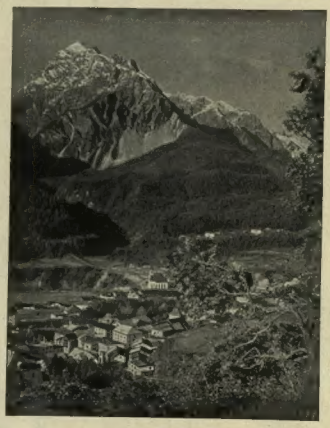
La Packard ha, nel regno dell'automobile, l'alta classe che ha un transatlantico di lusso nei viaggi di mare. La Packard Vi consente di continuare in terra, senza interruzione e senza rimpianti, il godimento di un viaggio oceanico, coi più raffinati conforts a Vostra disposizione. La Packard non teme confronti. Qualsiasi confronto non farà che mostrarvi la sua classe eccezionale.

*Concessionari esclusivi per l'Italia:*

AGENZIE RIUNITE AUTOMOBILI - VIA VIVAIO, 6 - MILANO

**P A C K A R D**

*"Domandate a chi ne possiede una"*



**BAGNI**

**TARASP & VULPERA**

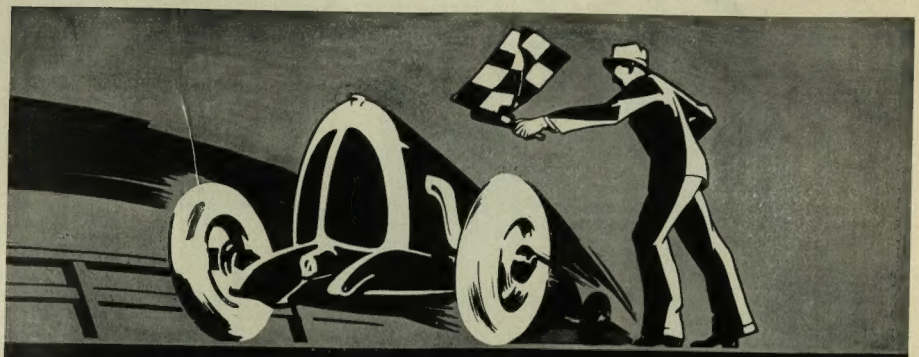
Engadina 1250 m. s. m. - Stagione dai primi di maggio.

Sorgenti solfato sodiche e bagni di acido carbonico naturale combinati ad un clima mite quantunque alpino. Questa particolarità spiega l'esito meraviglioso nelle cure delle affezioni gastriche, del ricambio, dei nervi, dei postumi di malattie tropicali, ecc. - Nuova sorgente salina gorgogliante. - Dieta. - Piscina, tennis, golf ecc.

Opuscoli "N" gratuiti.

*Alberghi primari:* Grand Hôtel Kurhaus Tarasp (300 letti) - Waldhaus Vulpera (400 letti) - Schweizerhof Vulpera (300 letti).

* Nell'interesse del pubblico acquirente e dei signori rivenditori si fa noto che il nome *Bemberg*, in forza della protezione di legge di cui gode, non può essere applicato su alcuna calza se non dai fabbricanti a ciò autorizzati da apposita licenza della Seta Bemberg S. A. Sono altresì diffidati i fabbricanti di etichette, decalcomanie, timbri, punzoni, ecc. a non eseguire commissioni per la riproduzione del nome *Bemberg* S. A. In caso di infrazioni a quanto sopra saranno applicate le sanzioni di legge. (Art. 296 C. P.)



Nelle competizioni e asperità motoristiche più severe per lunghezza di percorsi nelle quali una accensione difettosa può rendere vano l'impeto delle macchine più perfette e la perizia dei guidatori più famosi,

LE CANDELE

# CHAMPION

**non deludono mai la fiducia in esse riposta**

ANCHE QUEST'ANNO

dopo il trionfo totalitario nella classica corsa delle MILLE MIGLIA

# CHAMPION

accomuna il suo nome a quello di due gloriose marche italiane e con esse è in prima linea al

**GIRO DI SICILIA**

con **Morandi-Rosa** 1ª su O. M.

alla **TARGA FLORIO**

con **Nuvolari** 1°
**Borzacchini** 2° su ALFA-ROMEO

Le due serie di candele CHAMPION montate sui motori ALFA-ROMEO, vittoriosi del

**GRAN PREMIO D'ITALIA**

con **Nuvolari-Campari** 1ª
**Borzacchini-Minoia** 2ª

**hanno servito fedelmente per dieci ore consecutive.**

Il **REALE PREMIO DI ROMA**

**segna un nuovo trionfo**

col 1° assoluto **E. Maserati** su MASERATI
2° assoluto **Dreyfus** su MASERATI
3° assoluto **Biondetti** su MASERATI

# Trovate la "stella" nella vostra famiglia!

*I più cari ricordi sono quelli dell'infanzia dei vostri figli. Il Cine-Kodak vi permette di documentare ogni episodio ogni mutamento nella vita dei vostri bimbi.*

## *È facilissimo prendere un film con un Cine-"Kodak"*

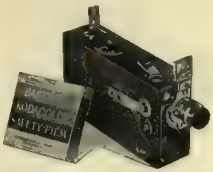
Preparate un semplice intreccio del quale i vostri bambini saranno i protagonisti, o coglieteli a loro insaputa mentre stanno giocando allegramente fra loro: riuscirete così ad avere dei film che rimarranno come i più cari documenti dell'infanzia dei vostri figli.

Non temete di non riuscire; tutto è così facile con un Cine "Kodak", che è il più semplice apparecchio automatico da presa. Basta guardare attraverso il mirino, premere una leva.... e Kodak fa il resto!

E vi è facile anche fare del Kodacolor, il procedimento che permette di ottenere films cinematografiche in colori naturali, usando l'apparecchio Cine "Kodak" f. 1.9 e le pellicole Kodacolor. Nella proiezione non vi apparirà più una cinematografia in bianco e nero, ma una perfetta visione di tutto ciò che avete "girato" nel suo quadro di colori naturali, nelle luci e nelle ombre.

Per proiettare i film presi con il Cine "Kodak" dovete servirvi del Kodascope che è l'apparecchio più perfetto per la straordinaria semplicità del funzionamento e per la chiarezza delle immagini.

# Cine "Kodak"




*Il nuovissimo* **Cine "Kodak" modello K** *f. 1,9, leggero e di un formato assai ridotto permette l'intercambiabilità degli obbiettivi f. 1,9, f. 3,5 e Teleobbiettivo f. 4,5. E' provvisto di dispositivo per la mezza velocità che permette di raddoppiare la durata di esposizione dell'immagine. Si carica con pellicole di 15 o 30 metri.*

Lo sviluppo, la stampa, tutta la lavorazione necessaria a preparare una pellicola per la proiezione, oltre le spese postali per il rinvio della pellicola pronta al vostro domicilio, sono compresi nel prezzo del film Cine "Kodak". Inviate le vostre pellicole alla S. A. Kodak, Via Vittor Pisani, 6 - Milano.

**"Kodascope"**. E' l'apparecchio da proiezione per i films presi col Cine "Kodak". La luce e l'energia per l'azionamento del motore si ottengono inserendo semplicemente una spina nella rete di illuminazione. Nel "Kodascope" modello B, adatto anche per la proiezione a colori, si può anche eseguire la retromarcia, ciò che costituisce un altro motivo di divertimento, per gli effetti comicissimi che si possono ottenere

*KODAK S. A. - Via Vittor Pisani, 6 - Milano*

# LA TERZA FONTE DI POTENZA

I 31-3 A

**STANDARD MOTOR OIL**

AUMENTA LA POTENZA

# SPIEZ

**TUTTE LE ESCURSIONI** nell'Oberland Bernese (Jungfrau) hanno SPIEZ come il miglior punto di partenza.

Spiaggia, Golf, Tennis, tutti gli sports del lago e della montagna.

**I PRIMI HOTELS** sono: **Belvedere**, 80 stanze; **Eden**, 80 stanze; **Park**, 100 stanze; **Schonegg**, 100 stanze; **Spiezerhof**, 110 stanze.

**PREZZO DELLE PENSIONI** da 60 franchi in più.

# CRANS

presso SIERRE (Vallese) m. 1500 - linea del Sempione.

*Il più bello golf alpino dell'Europa (18 buchi)*

SPIAGGIA - TENNIS - PESCA PASSEGGIATE - ASCENSIONI

ALBERGHI:

Golf & Sport - Beau Séjour - Alpina & Savoy - Carlton - Royal - Eden - Bristol - Rhodania - Pas de l'Ours - Continental.

straub

# the big five:

KULM HOTELS
GRAND HOTEL
SUVRETTA
PALACE
CARLTON

# st. moritz

DAVIDE CAMPARI & C.
MILANO

Campari

Bitter Campari
l'aperitivo

Cordial Campari
liquor

# IN ACQUA E SU LA RENA

Un morbido velo di cipria sulla pelle arrossata dal sole o una sigaretta dopo un'ampia bracciata, sono le piccole cose che sovente rappresentano la gioia dei bagnanti. Ma per poter soddisfare tali desideri occorre interrompere l'amabile conversazione, abbandonare gli amici e ritornare alla propria cabina per munirsi del necessario. Ad evitare però tale noia, è stata appositamente creata una utilissima cintura, alla quale è applicata a mo' di fibbia una elegante scatoletta di metallo smaltato a chiusura assolutamente ermetica. In essa possono essere racchiuse, una completa elegantissima trousse, con lo specchietto, la cipria, il rosso per le labbra e per le guance, oppure alcune sigarette o alcuni spiccioli, sempre necessari sulla spiaggia. La Cintura Astuccio Vallaguzza consente così ai bagnanti di avere in ogni istante, anche in acqua, gli oggetti di prima necessità ad immediata portata di mano. Cingete la Cintura Astuccio Vallaguzza; oltre fruire di una indiscutibile comodità ornerete di un elegantissimo dettaglio il vostro costume da bagno e ne completerete e ne aggrazierete la linea.

# L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

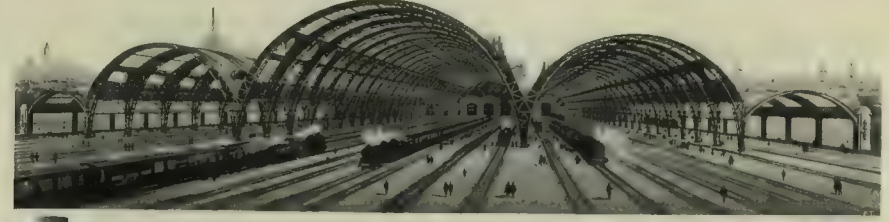
Anno LVIII - N. 27 — 5 luglio 1931 - Anno IX

*Per tutti gli articoli, fotografie e disegni pubblicati è riservata la proprietà artistica e letteraria, secondo le leggi e i trattati internazionali*

## LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

MILANO, 1° LUGLIO. - S. E. CIANO INAUGURA IN NOME DEL RE LA NUOVA STAZIONE COL TAGLIO RITUALE DEL NASTRO.

*Da sinistra a destra:* Mons. Tredici, in rappresentanza dell'Arcivescovo, S. E. Teruzzi, S. E. Crollalanza, S. E. Pierazzi, S. E. Ciano, S. E. Giunta e S. E. Pennavaria.



# LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

### DALLA PRIMA FERROVIA ALL'ATTUALE SISTEMAZIONE

Le cronache milanesi dell'anno 1840 parlano della inaugurazione della prima linea ferroviaria della metropoli lombarda con lo stesso ammirato stupore col quale, alla distanza di circa tre quarti di secolo, doveva segnalarsi l'impianto del primo aeroporto. La prima linea ferroviaria, entrata a Milano nell'anno anzidetto, è stata la Milano-Monza, la seconda delle ferrovie italiane attivate subito dopo la ferrovia Napoli-Portici aperta nel 1839.

Le altre linee di accesso a Milano vennero costruite dalla Società Alta Italia quasi tutte nel periodo dal 1858 al 1885. I collegamenti fra le varie stazioni della città vennero poi proseguiti dalle due Società Adriatica e Mediterranea e, dopo il 1905, dallo Stato che da quell'epoca assunse l'esercizio diretto di quasi tutte le ferrovie italiane.

Prima della guerra del 1859 fra il Piemonte e l'Austria, la linea di Mortara arrivava a Porta Ticinese, quella di Venezia a Porta Tosa, quella di Torino arrivava alla stazione di Porta Nuova. In quel periodo era in corso di esecuzione la stazione centrale, i cui lavori vennero inaugurati il 12 settembre 1857 dall'Arciduca Ferdinando Massimiliano ed ultimati nel 1864.

Doveva essere considerato come un punto strategico pericoloso quello della stazione centrale di Milano, se le autorità militari austriache pretendevano che tutto il perimetro dell'area su cui sorgeva l'edificio dovesse essere munito di un alto muro merlato con un nastro di strada tutt'attorno, che tutti gli accessi fossero chiusi con massicci cancelli di ferro e fossero inoltre costruiti una diecina di posti di guardia e altre opere difensive. Alle richieste dell'autorità militare si aggiungevano quelle dell'autorità civile, per la deviazione e l'attraversamento delle vie circostanti, per l'elevazione dei cavalcavia, per la costruzione di passerelle e altri servizî del genere. La maggior parte di queste richieste vennero però abbandonate dopo la costituzione del Regno d'Italia.

Il notevole sviluppo che andavano assumendo le industrie e i commerci, specialmente nella regione lombarda, dopo l'assestamento politico del Paese, indusse i tecnici a portare la loro attenzione sul problema ferroviario della città di Milano. Dal 1885 in poi molte furono le soluzioni prospettate dalle Società esercenti, ma nessuno dei progetti predisposti fu accolto favorevolmente dalle autorità superiori governative, finché nel 1898 il Ministro dei Lavori Pubblici on. Carmine istituì una Commissione presieduta in un primo tempo dal senatore Gadda e in un secondo tempo dal senatore Luigi Rossi, la quale nel 1902 presentò le sue conclusioni tendenti a dare agli impianti ferroviari di Milano un riordinamento che potesse sopperire ai bisogni del traffico almeno per un cinquantennio.

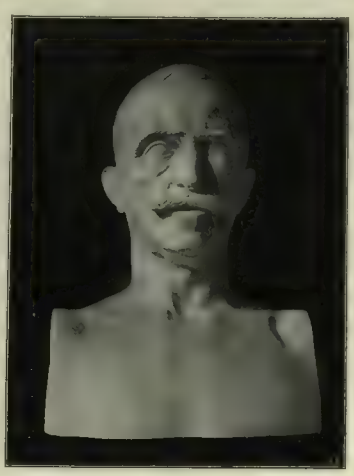
Per alcuni anni gli studî rimasero sospesi in attesa del definitivo assetto della rete ferroviaria italiana; finalmente nel 1906, deliberato l'esercizio statale, sotto l'alta guida dell'ing. Riccardo Bianchi, primo Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, e col consiglio e la collaborazione dei rappresentanti del Comune di Milano, il progetto di riordino generale del servizio ferroviario della città prese forma concreta e definitiva.

Si provvide anzitutto alla costruzione di nuovi raccordi e di nuovi scali per modo che il quantitativo totale di stazioni viaggiatori fu portato a quattro e quello degli scali merci a sette.

Con l'apertura all'esercizio della nuova grande stazione — abbandonati quasi tutti i vecchi impianti merci male ubicati e non suscettibili di radicali ampliamenti — se ne costruirono di nuovi alla periferia, allargando notevolmente la linea di cintura ferroviaria.

Il servizio misto, cioè viaggiatori e merci, oltre che dalla nuova grande stazione centrale, è disimpegnato ora da alcune succursali.

Il servizio merci locale — fatta astrazione dalle operazioni di smistamento che riguardano l'Amministrazione ferroviaria e non il pubblico — si svolgerà in diversi scali bene attrezzati, e quello del suburbio, dove già esistono e vanno sorgendo numerosi importanti stabilimenti industriali, in altri scali che si stanno ampliando e sistemando. Con ciò si va incontro in parte alla tesi di coloro che per le grandi metropoli preferiscono alla grande stazione unica una serie di stazioni di modeste proporzioni, in maniera che il traffico sia opportunamente diviso. Nella diocesi ferroviaria milanese, la stazione centrale è, non diremo *el Domm*, ma la grande cattedrale, la quale, nelle stazioni e negli scali sparsi nelle diverse zone del piano regolatore della città, e nel suburbio, ha le sue chiese, le sue cappelle, le sue sacristie per i servizî minori o meno appariscenti.



Il busto di S. M. il Re *(Fot. Comassi)* — opera dello scultore Franco Lombardi — nella Palazzina Reale.

### PERCHÉ "STAZIONE DI TESTA" E NON "STAZIONE DI TRANSITO"?

Quando si trattò di sistemare il servizio viaggiatori in base ai criteri esposti dalla Commissione Gadda-Rossi, furono affacciate due soluzioni, ciascuna delle quali presentava caratteristiche speciali ed accettabili dal punto di vista dell'esercizio ferroviario. Conservare la vecchia stazione con opportuni ampliamenti e sistemazioni, oppure costruire ex novo la stazione centrale viaggiatori, scegliendo il tipo più adatto in relazione alle esigenze del servizio ferroviario e della sistemazione edilizia della città? Per una serie di considerazioni tecniche, che non è qui il caso di specificare, si finì coll'adottare questa seconda soluzione.

Invece di conservare alla stazione centrale la primitiva caratteristica di "stazione di transito" venne scelto il tipo di "stazione di testa", che è quello

*«L'Illustrazione Italiana» è stampata su carta patinata delle Cartiere di Maslianico - Maslianico.*

LA GALLERIA DI TESTA. (Fot. B. F. A.)

Sistemazione generale degl'impianti ferroviari di Milano.

nel quale tutti i treni vanno a terminare per ritornare poi indietro quando debbono proseguire per altra linea.

Il tipo di stazione di testa riesce in generale meno adatto di quello di transito al sollecito andamento del servizio ferroviario, però, quando si tratta di grandi stazioni, il più facile e rapido sfollamento dei viaggiatori compensa la minore elasticità delle manovre dei treni. D'altra parte le stazioni di testa, potendo venire disposte in senso radiale rispetto alla topografia della città, permettono di avvicinare le stazioni stesse più che sia possibile al centro urbano senza intersecare le arterie principali. Se per la nuova Centrale si fosse adottato il tipo di transito, dato l'allargamento della linea di cintura ferroviaria, la stazione avrebbe dovuto essere impiantata a circa tre chilometri di distanza dall'attuale con grave disagio della cittadinanza e dei viaggiatori.

### L'UBICAZIONE E L'ARCHITETTURA DELL'EDIFICIO

L'ubicazione della nuova stazione venne stabilita nella località dell'ex Trotter alla estremità di via Vittor Pisani e a soli seicentocinquanta metri dalla fronte della vecchia stazione di Piazza Fiume. Il nuovo fabbricato ha la fronte in Piazza Andrea Doria, vasta quasi come la Piazza di San Pietro, e si trova sull'asse del nuovo rettifilo che congiunge la piazza al centro della città

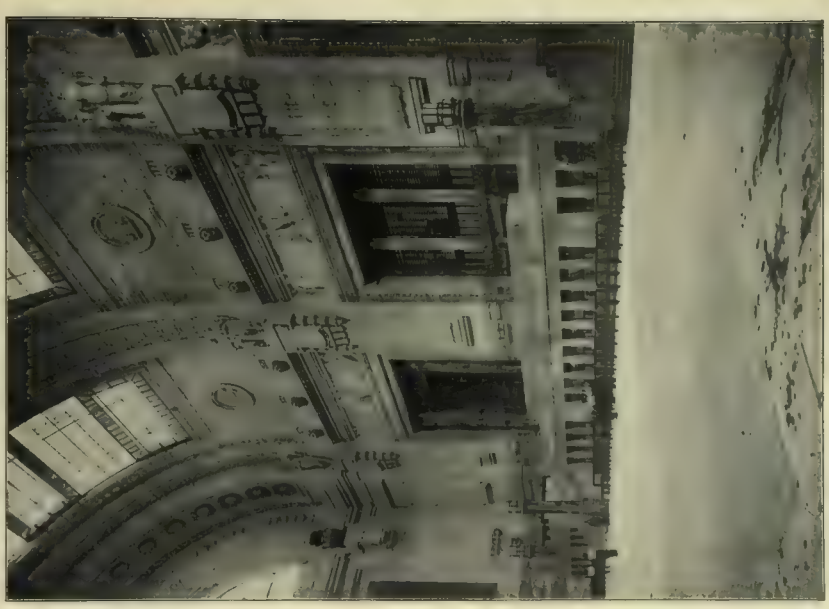
La prima centina delle grandi tettoie in ferro.

seguendo la Via Principe Umberto.

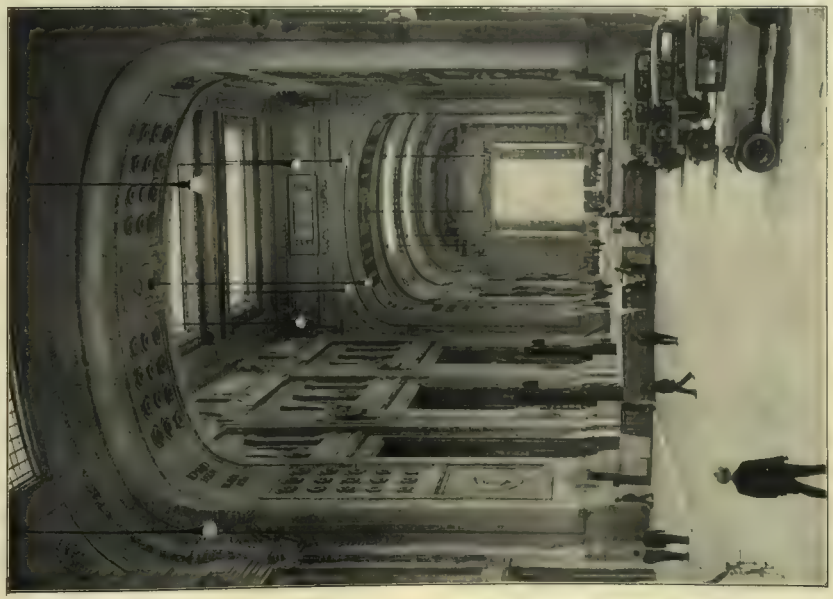
Per la sua speciale ubicazione la stazione non interessa alcuna delle arterie cittadine che vanno dal centro alla periferia, però interseca alcune importanti strade trasversali, quali il Viale Pergolesi e il Viale Brianza. Allo scopo pertanto di mantenere la continuità del traffico su queste due strade, si è pensato di stabilire il piano dei binari della nuova stazione ad una altezza di sette metri e mezzo sul piano stradale, in modo che i due viali anzidetti potessero passare sotto la ferrovia mediante ampi sottovia. Nel tratto compreso tra i Viali Pergolesi e Brianza è stato costruito, al piano della strada, un piazzale sottostante a quello principale della stazione, il quale misura la superficie di circa quattrocentoventimila metri quadrati. Sul piazzale inferiore si svolge il servizio postale e delle merci a grande velocità e funzionano impianti e servizî di vario genere.

Il progetto della parte architettonica e decorativa del fabbricato viaggiatori è dovuto all'architetto Ulisse Stacchini, il quale vinse nel 1912 il concorso nazionale bandito dall'Amministrazione ferroviaria e dal Comune di Milano, concorso al quale parteciparono una ottantina fra architetti e ingegneri.

La costruzione fu ideata con proporzioni così eccezionali e con forme così fastose e movimentate da giustificare il motto che con-



Il Vestibolo Biglietti.



La Galleria delle Carrozze.

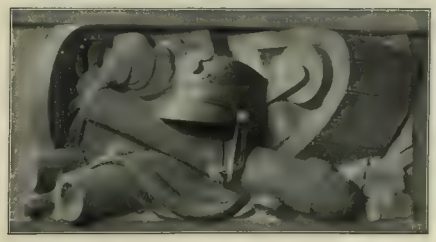
VEDUTA GENERALE DELL'EDIFICIO CON LA FACCIATA

trassegnava il progetto premiato: *In motu vita*. Dopo l'assegnazione del premio la pianta del fabbricato subì notevoli varianti tendenti a dare alla costruzione una grandiosità anche maggiore.

La parte esterna dell'edificio, come i diversi ambienti interni sono, improntati a uno stile di derivazione classica, cui l'architetto ha voluto imprimere la sua personalità che si manifesta anche in ogni minuto particolare, dai fregi decorativi alla scelta dei colori e delle intonazioni delle pietre e dei marmi, dall'arredamento agli apparecchi di illuminazione.

Il fabbricato della stazione, che ha la forma a ferro di cavallo, è costituito da un corpo centrale con la facciata sul Piazzale Doria e da due edifici laterali che si svolgono l'uno lungo la Via Aporti e l'altro lungo la Via Sammartini.

Sull'avancorpo del fabbricato, in alto, sono



Fregi simbolici delle Forze Armate, nella Palazzina Reale (scultore Ambrogio Bolgiani).

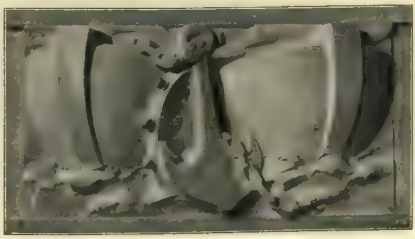
(A)E DORIA E COL FIANCO SU VIA FERRANTE APORTI. (Fot. R. F. A.)

collocati due cavalli alati in pietra artificiale che rappresentano il Progresso guidato dalla Volontà e il Progresso guidato dall'Intelligenza: entrambe opera dello scultore Armando Violi.

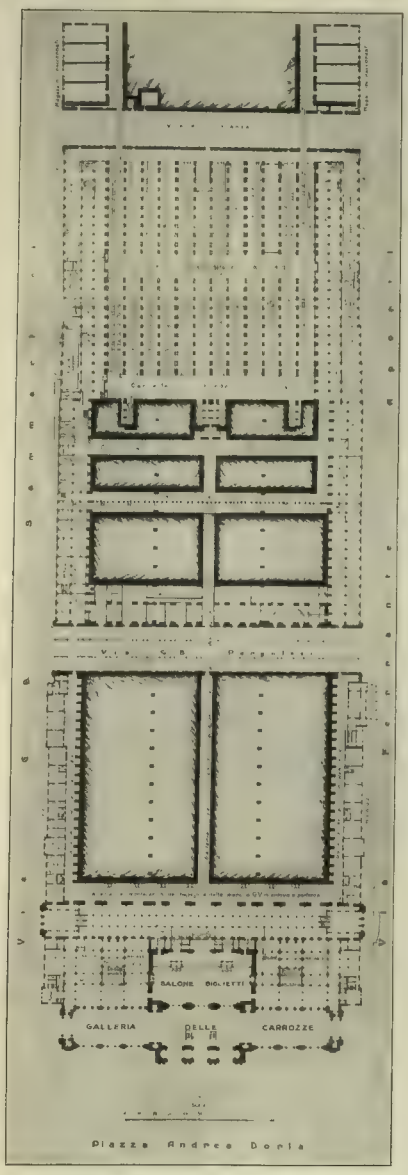
Nel mezzo della facciata la seguente iscrizione:

REGNANDO VITTORIO EMANUELE III
DUCE DEL FASCISMO BENITO MUSSOLINI
NELL'ANNO MCMXXXI DELL'ERA DI CRISTO
IX DELL'ERA DEI FASCI.

I lavori intrapresi prima della guerra subirono un forzato arresto durante le ostilità ed il periodo agitato del dopoguerra. Quando nel 1925, per volontà del Governo Nazionale, le opere vennero riprese, del fabbricato viaggiatori della nuova stazione non esisteva che una parte delle fondazioni e i rilevati e i ponti per le nuove linee di cintura erano pure appena iniziati. I lavori



Fregi simbolici delle Forze Armate, nella Palazzina Reale (scultore Ambrogio Bolgiani).




Pianta della Stazione al livello stradale.

furono condotti con ritmo accelerato e la grande stazione centrale, che già funzionava parzialmente fin dal 15 maggio scorso, è stata completamente attivata per la data improrogabile fissata fin dall'anno scorso dal Duce, cioè il 1° luglio, alla presenza del Ministro delle Comunicazioni in rappresentanza del Re, di altri Ministri, di Sottosegretari di Stato, di autorità civili, militari e ferroviarie e delle rappresentanze estere.

La facciata principale, rivestita in gran parte da pietra calcare di Nabresina, ha tre grandi aperture centrali architravate e altre aperture minori ai lati. Da queste aperture si accede alla Galleria delle Carrozze lunga centottantacinque metri, alta trentotto, larga ventiquattro: un intero braccio della Galleria Vittorio Emanuele, però con una larghezza maggiore.

In questa Galleria delle Carrozze, che già si chiama "l'anticamera della città", si svolge il traffico delle vetture che depositano od accolgono i viaggiatori al riparo dalla pioggia e dai raggi infocati del sole.

In questa galleria sono quattro medaglioni dello scultore Giannino Castiglioni, rappresentanti il Lavoro, il Commercio, la Scienza, l'Agricoltura.

Dalla Galleria delle Carrozze si scende a sei metri sotto il livello stradale, dove trovasi l'Albergo Diurno perfettamente attrezzato e predisposto così da potersi, in avvenire, raccordare facilmente colla metropolitana. Un servizio di ascensori collega l'Albergo col Vestibolo Biglietti e col piano dei binari.

## IL VESTIBOLO DEI BIGLIETTI

Dalla parte centrale della Galleria delle Carrozze si accede al grande Vestibolo dei Biglietti, il quale è coperto da una vôlta a botte alta più di quaranta metri sul piano del pavimento: al di sopra di questa botte si eleva un'altra copertura, la cui linea di colmo trovasi a più di sessanta metri sul piano stradale. Tale copertura è la parte più elevata dell'edificio, e riuscendo ben visibile sia dalla facciata principale che dai lati del fabbricato, ne costituisce importante elemento della massa architettonica.

Il Vestibolo dei Biglietti per la imponenza delle sue linee ha un aspetto veramente grandioso. Per le dimensioni è stato paragonato al Pantheon di Roma, al Tepidario delle Terme di Caracalla, alla navata centrale della Basilica di Massenzio.

Sulla vôlta sei medaglioni rappresentano i trasporti antichi e moderni: la nave a remi, il veliero, il carro con buoi, la locomotiva, il transatlantico, l'auto. E perché no il velivolo?

All'imposta della vôlta, agli angoli, sono quattro statue: l'Industria, il Commercio, la Scienza, l'Agricoltura e gruppi rappresentanti la Guerra e la Pace.

Sopra i grandi portali, sei bassorilievi: Enea che sbarca sul Lido Italico; la fondazione di Roma con Romolo e Remo, il ratto delle Sabine, il trionfo di Giulio Cesare, Ottaviano Augusto in Senato, l'apoteosi di Roma.

Di fianco a due grandi orologi, in tante piastrelle rettangolari, sono scolpiti i segni dello Zodiaco.

Nel chiosco della biglietteria, dalle forme semplici, schematiche, sono schierati trentuno sportelli che servono per le diverse linee, mentre sulla sovrastante terrazza quattro sportelli sono adibiti alle prenotazioni, agli abbonamenti e ad altri servizi speciali.

I medaglioni, le statue, i bassorilievi e gli altri elementi decorativi dell'interno del Vestibolo Biglietti sono tutti dello scultore Alberto Bazzoni, mentre sono dello scultore Armando Violi i tre medaglioni delle facciate esterne del vestibolo.

Sulle facciate verso le vie Sammartini e Aporti si estollono gli emblemi delle città di Roma, Torino, Genova e Venezia, rappresentate rispettivamente dalla Lupa, dal Toro, dal Grifo e dal Leone di San Marco, modellati dallo scultore Giuseppe Gronchi.

Lo zoccolo del Vestibolo è in verde roja di San Dalmazio di Tenda, le colonne sono in marmo cipollino verde, le pareti in pietra artificiale a imitazione del travertino.

Ai due lati del vestibolo, sempre al piano terreno, sono sistemati quattro saloni, due

*La Scienza*, statua dello scultore Bazzoni nel Vestibolo Biglietti. *(Fot. Bacchelli)*

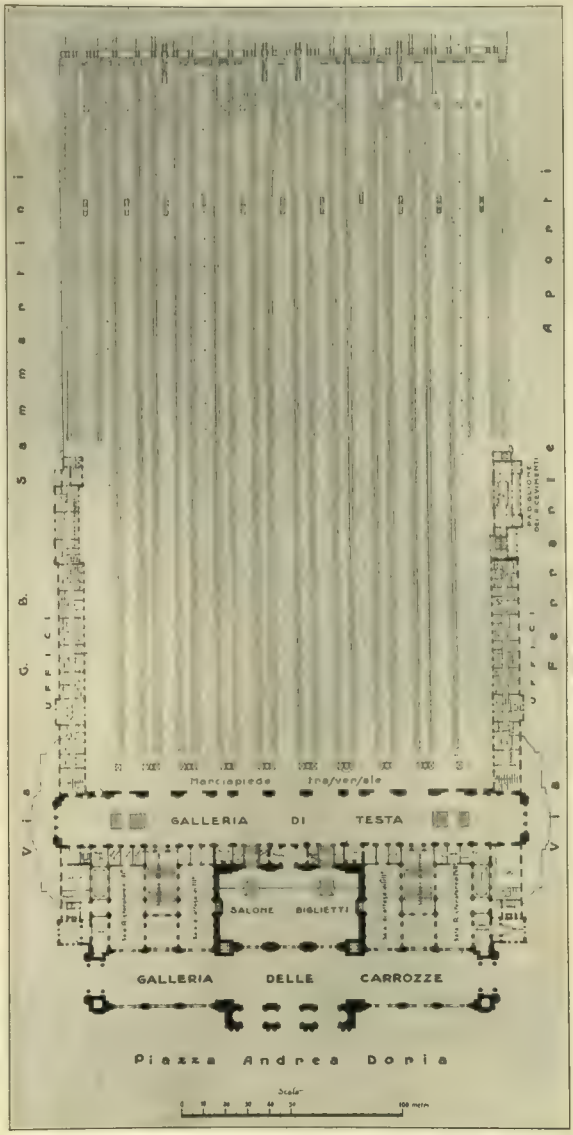
a destra per i bagagli in arrivo e due a sinistra per i bagagli in partenza. In mezzo ai due saloni di sinistra si trova un largo scalone che permette ai viaggiatori in partenza di accedere al piano superiore dei binari. Similmente in mezzo ai due saloni bagagli di destra si trova uno scalone identico all'altro per la discesa dei viaggiatori in arrivo.

E due grandi scalee nella parete di faccia a chi entra nel Vestibolo portano pure al primo piano del fabbricato al livello dei binari. Scalee magnifiche alla vista, di un bel marmo levigato, di granito verde, ma non tanto comode, specialmente per i viaggiatori anziani o male in gamba e per i facchini sovraccarichi di valige. I quarantacinque gradini di questo scalone monumentale godono già di una popolarità non molto ambita e si vedrebbero volentieri sostituiti da qualche altra cosa di meno disagevole. E si pensa che altrove, per superare certi dislivelli, si è ricorsi alle scale mobili: per esempio a Napoli nell'ultimo tratto della Direttissima. In attesa che si addivenga a qualche opportuna modificazione — suggerisce qualcuno — si muniscano le scalee di appoggiamani che alleviino la fatica a chi sale e a chi scende. Ne soffrirà forse l'estetica, ma ne guadagnerà un tanto la comodità del pubblico.

### LA GALLERIA DI TESTA

Il lieve disagio della salita è compensato dalla visione veramente meravigliosa della grande Galleria di Testa dei binari destinata al transito dei viaggiatori. Questa galleria,

Uno dei fari della Galleria delle Carrozze.




Pianta della Stazione con la Galleria di testa e il fascio dei binari.

parallela alla Galleria delle Carrozze, ha lo zoccolo in granito rosa di Baveno e le pareti di travertino di Siena lucidato ed è illuminata da ampi lucernari e velari. Cinque pannelli delimitati dall'architrave superiore ai portali di questa galleria e dalla fascia di imposte del soffitto a vôlta policentrica riproducono, su piastrelle di maiolica colorate, le vedute paroramiche di Roma, Torino, Firenze, Milano vecchia e Milano nuova: sono del pittore Basilio Cascella.

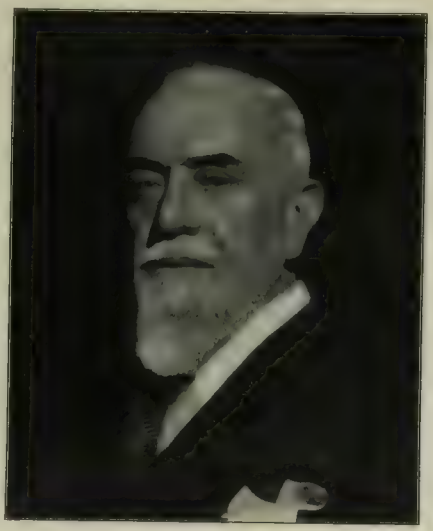
La galleria dà accesso dal lato verso la

città alle sale di aspetto, alle sale destinate ai caffè e ristoranti e ad alcuni altri locali destinati alla posta, al telefono, alle informazioni, al cambio, ecc.; dalla parte opposta dà accesso, attraverso le cancellate di controllo, ai marciapiedi che servono i binari.

Il ristorante di prima e seconda classe è decorato con pannelli in affresco da Primo Lavagnini e da vetrate artistiche dello stesso pittore; quello di terza classe con medaglioni decorativi dello scultore Bolgiani. Le sale di attesa, quelle per caffè e bar recano vetrate artistiche e decorazioni del pittore Tevarotto e grandi pannelli dei pittori Marcello Nizzoli e Giuseppe Ravanelli.

Fra i varî servizi aperti al pubblico, degno di nota l'ambulatorio medico nell'edificio laterale di Via Aporti, sormontato da una croce verde che lo segnala da lontano, provvisto con larghezza di apprestamenti, tanto che i sanitari vi potranno compiere, occorrendo, qualunque operazione chirurgica. Né mancano la poltrona e gli arnesi necessari per strappare o curare i denti ai viaggiatori che ne avessero bisogno. Non è detto che non venga provveduto anche a un servizio di levatrici.

Oltre alle quattro scalee di accesso di cui si è parlato, sboccano in questa galleria altre due scalee, una per ciascuna estremità della galleria stessa, le quali terminano sui due fianchi del fabbricato viaggiatori cooperando al rapido sfollamento del pubblico.



L'architetto Ulisse Stacchini.

S. E. Filippo Pennavaria, Sottosegretario alle Comunicazioni (Ferrovie).

È evidente che in un'opera così grandiosa numerose e di vario genere furono le difficoltà costruttive, risolte con profondo studio e perfezione tecnica dagli uffici ferroviari: sopraintendente generale ai lavori l'ingegnere Silvio Durazzo.

## LA CATTEDRALE DEL METALLO E DEL VETRO

Arrivati al piazzale superiore della stazione, dove sono allineati ben ventidue binari per l'arrivo e le partenze dei treni, si presenta l'imponente scenario delle cinque grandi tettoie in ferro che ricoprono il piazzale e che dànno l'immagine di altrettante navate di una maestosa cattedrale del metallo e del vetro.

La lunghezza totale delle tettoie è di quasi 340 metri. La tettoia centrale ha 72 metri di luce, lateralmente a questa altre due tettoie della luce di 46 metri, di fianco a queste ultime, due piccole tettoie aventi la luce di quasi 12 metri: complessivamente 180 metri di larghezza. E dire che, quando venne inaugurata, sembrava grandiosa la tettoia di 40 metri di luce della vecchia stazione di Milano! L'area sottostante alla tettoia della nuova stazione è di 16 500 metri quadrati: ci starebbe un intero villaggio.

La questione del tipo di copertura da adottare è stata a lungo dibattuta. Si era dapprima pensato di ricorrere alle pensiline metalliche sostenute da colonne, come si pratica di regola in tutti gli impianti di stazioni delle Ferrovie dello Stato, senonché per ragioni di servizio e per un più efficace riparo del viaggiatore, si finì coll'adottare le grandi tettoie le quali hanno anzi il vantaggio di costituire un provvedimento di maggior decoro e meglio improntato alla grandiosità di tutto il complesso della nuova stazione.

Il problema della costruzione delle tettoie, affidato all'ing. Alberto Fava, presentò non poche difficoltà che furono superate attraverso studi meditati, meticolosi. Problemi statici, problemi di resistenza, calcoli, prove e collaudi. Tenuto conto dell'importanza della costruzione e della lunga durata che ad essa deve essere assicurata, nel progetto

Ing. Silvio Durazzo, Sopraintendente ai lavori.

Ing. Filippo Brancucci, Consigliere d'Amm. FF. SS., capo servizio lavori.

Ing. Ettore Lo Cigno, che ha diretto i lavori per la parte costruttiva.

Ing. G. M. Fiachetti, che ha diretto i lavori degl'impianti elettrici.

Ing. Alberto Fava, progettista delle grandi tettoie per la parte metallica.

S. E. COSTANZO CIANO DI CORTELLAZZO

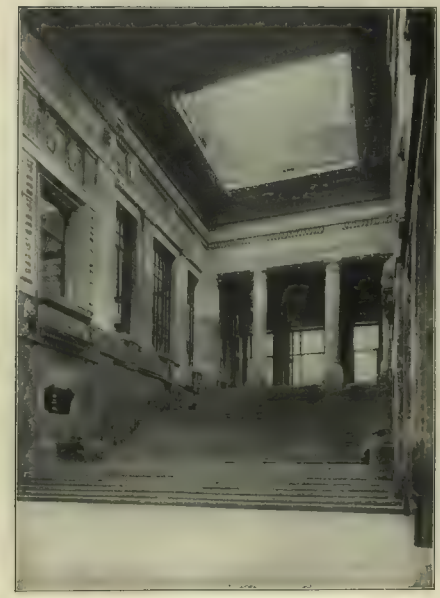
MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI

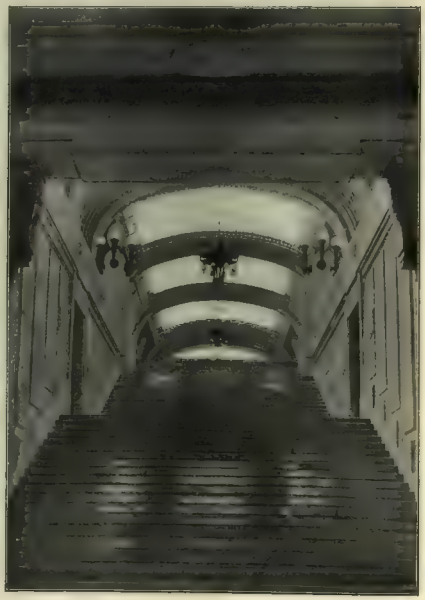
*.... Par tralasciando le opere minori, ricorderò che al 1.° luglio sarà inaugurato quel complesso di stabilimenti postali e ferroviari che i più chiamano la Nuova Stazione di Milano, la quale, capitello più capitello meno — nessun architetto ottenne al completamento della sua opera il pieno consenso degli artisti — resta ed è la più grande stazione europea; ma essa è solo una parte del grande riordinamento ferroviario di Milano, che, permettendole un maggiore respiro edilizio, assicura al più grande centro ferroviario italiano quell'ampliamento di impianti e quella perfezione di mezzi tecnici che garantiscono il suo sviluppo commerciale nel modo più perfetto.*

(Dal discorso del Ministro delle Comunicazioni, S. E. Ciano, pronunciato alla Camera dei Deputati nella tornata del 21 maggio 1931-IX.)

Particolare del Vestibolo Biglietti.

Il Vestibolo Biglietti dall'alto di una delle scalee.





Le scalee d'accesso alla Galleria di testa.

*(Fotografie B. F. A.)*

Il Palazzo per i servizi postali congiunto alla Stazione da una galleria sotterranea.

Facciata della Palazzina Reale sulla Via Aporti. (Fotografie B. L. A.)

La piattaforma per il sollevamento dei vagoni, mentre si alza dal piano sotterraneo.

i sovraccarichi sono stati assunti con larghezza. Risultando poi da una lunga esperienza che tutte le membrature sottili della tettoia metallica esposte all'azione dei gas caldi delle locomotive sono soggette a rapido deperimento, si son dovuti calcolare minutamente le dimensioni e gli spessori. Tutte le risorse dell'ingegneria moderna sono state impiegate nell'orditura di questa complicata costruzione di ben 12 000 tonnellate di ferro a base di centine, di arcarecci, di tralicci, di bulloni. E tutto l'insieme dà un senso di potenza, di armonia, di severa eleganza. Fra le grandi stazioni estere munite di tettoia, soltanto quella di Lipsia può gareggiare con la nuova stazione di Milano.

La piattaforma di spostamento.

### LA PALAZZINA REALE

In fondo al fabbricato di destra si attacca la Palazzina Reale, munita di particolare accesso e di un binario riservato.

Tanto nella parte esterna che nell'interno questa Palazzina è di uno stile classico più puro e più sobrio del resto dell'edificio. Vi è, sì, grande abbondanza e varietà di marmi nello zoccolo, nelle pareti, nello scalone — dal verdello di Verona alla pietra Valdagno, dall'onice giallo di Chiampo al paonazzetto di Carrara —, ma distribuiti con misura, buon gusto e armonia. Oltre che di marmi l'interno è splendente di specchi e adorno di velari e di vetrate artistiche e di lampade di cristallo sfaccettato.

In una nicchia è il busto di Vittorio Emanuele III dello scultore Franco Lombardi; a fianco sono bassorilievi rappresentanti le varie Armi italiane, dello scultore Ambrogio Bolgiani. Nel salone centrale, non ancora posto in opera, un grande bassorilievo dello scultore Bazzoni, rappresentante il ciclo storico della Casa di Savoia.

Nell'esterno, verso la tettoia, sopra l'ingresso della palazzina, un trittico di ceramica del Cascella: nel pannello di sinistra Umberto Biancamano, in quello di destra Vittorio Emanuele II, e nella lunetta centrale il Duce che presenta l'Italia fascista a Vittorio Emanuele III a cavallo.

A destra dell'ingresso del Padiglione Reale, sulla parete, un'epigrafe coi nomi degli appartenenti al Compartimento di Milano morti nella grande guerra. Una lampada votiva arde perenne presso la lapide dei ferrovieri caduti.

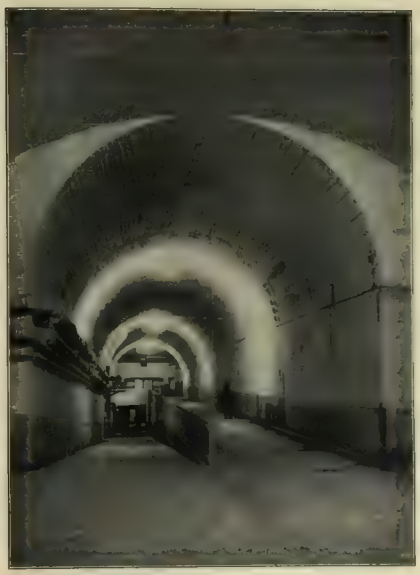
### CARTELLI E SEGNALAZIONI SPECIALI

Il viaggiatore che per la prima volta mette il piede nella nuova stazione, causa la grandiosità e il numero degli ambienti, è preso da un senso di stupore e si trova un po' disorientato. Vengono in suo soccorso cartelli e segnalazioni speciali. Nel grande salone biglietti, oltre i soliti quadri orari, v'è un quadro nel quale sono indicati, per ciascun treno in partenza, le ore rispettive ed il marciapiede dal quale si accede al treno. Inoltre su ogni marciapiede, presso il termine dei binari, vi sono indicatori dei treni in partenza costituiti da tabelle che vengono cambiate per ogni treno, nelle quali il viaggiatore trova l'indicazione della destinazione del treno, la sua categoria — diretto, accelerato, rapido, di lusso — e l'ora della partenza. Nella galleria di testa due indicatori elettrici annunciano al pubblico i treni in arrivo e il marciapiede rispettivo.

La Cabina di comando in azione.

La cabina telefonica presso i binari per le comunicazioni con la cabina di comando.

PALACE HOTEL MÜRREN 1650 m nella regione della Jungfrau Prezzo di pensione, tutto compreso, da Fr. 15.—



Deviazione della Galleria sotterranea. (La strada a sinistra conduce allo "scantinato", quella a destra al piano stradale.)

I perfezionamenti tecnici: La piattaforma per il sollevamento dei vagoni nei vasti sotterranei dell'edificio.

Il Salone sotterraneo con i montacarichi per il bagaglio e per la posta. *(Fotografie B. F. A.)*

*Trasporti antichi.* Bassorilievo dello scultore Alberto Bazzoni nel Vestibolo Biglietti.

Uno dei medaglioni de a Galleria delle Carrozze. - Scultore Giannino Castiglioni.

Per chi manca di orologio vengono in soccorso nientemeno che 200 orologi elettrici scaglionati nelle gallerie, nelle sale, negli uffici e che vanno tutti d'accordo perché agli ordini di un orologio regolatore centrale.

## L'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

Vogliamo, sia pure in forma sommaria, farci una idea della organizzazione del servizio dei treni e delle manovre nella nuova stazione?

Conviene anzitutto considerare come è costituito il "piano" del piazzale.

Alla nuova stazione centrale fanno capo cinque linee a doppio binario, delle quali quattro sono destinate ai treni propriamente detti, mentre la quinta serve come linea di allacciamento fra la stazione ed il deposito locomotive situato a Greco, ed è quindi esclusivamente riservata alla circolazione delle locomotive.

Le linee destinate alla circolazione dei treni entrano parallelamente in stazione fino all'altezza di una cabina situata nel centro del piano del piazzale e da questo punto, mediante una grande bretella a doppio binario disposta a X, dànno accesso a tutti i binari di tettoia.

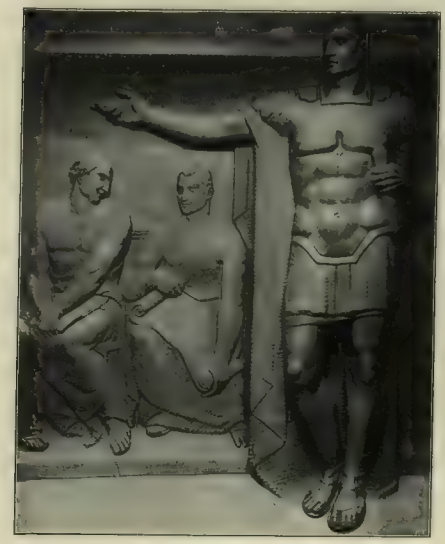
Questo dispositivo è stato adottato, non solo perché è sempre utile potere allacciare direttamente tutti i binari della stazione, ma anche perché, nel caso pratico della stazione di Milano, si hanno treni in transito pei quali occorre attraversare il piazzale.

Nell'interno del fuso costituito dalla grande bretella a doppio binario vi sono opportune aste di manovra e molte comunicazioni che abbracciano gruppi di tre o quattro binari e che servono a permettere movimenti per il passaggio di veicoli fra binari vicini, senza ostacolare gli arrivi e le partenze di treni od altri movimenti della stazione.

Infine, v'è un parco centrale per "disimpegnare" le locomotive di manovra che dalla centrale rimorchiano i materiali dei treni fino al parco stesso.

Nel parco centrale v'è anche da un lato l'impianto per il rifornimento delle vetture della Compagnia Internazionale dei Vagoni Letti e dall'altro speciali impianti per le riparazioni delle vetture.

Ogni parco di sosta del materiale è munito, almeno per una certa parte dei binari, di platee in cemento e di idranti per le operazioni lavaggio e per la rifornitura dell'acqua nei serbatoi delle vetture, nonché degli impianti per la spolveratura e pulizia delle carrozze. In appositi fabbricati si trovano



*Ottaviano Augusto in Senato.* Bassorilievo dello scultore Bazzoni nel Vestibolo Biglietti.

Uno dei cavalli alati sulla fronte principale della facciata. - Scultore Armando Violi.

Sala d'aspetto di I e II classe.

Sala d'aspetto di III classe con i pannelli del pittore Nizzoli.

*(Fotografie B. F. A.)*

Cabina per apparati centrali.

Uno dei piloni a cerniera delle tettoie.

officine elettriche per la rifornitura delle batterie di illuminazione delle vetture.

Sempre per facilitare le manovre, uno speciale carrello trasbordatore è stato impiantato alla testa dei marciapiedi e serve per spostare da un binario all'altro le carrozze postali e i carri delle merci a grande velocità che debbono passare da un treno all'altro o vengono portati ai treni a mezzo dei montavagoni dalla sottostante stazione merci.

Questi montavagoni costituiscono, si può dire, una novità nel campo ferroviario, e in questi primi tempi di esercizio hanno dimostrato di corrispondere bene allo scopo.

Cabina di comando per lo smistamento dei binari.

Ad ogni modo il passaggio dei carri dal piazzale superiore all'inferiore non è affidato esclusivamente ai montavagoni, ma può essere effettuato a mezzo di un anello semicircolare che trovasi all'estremità della stazione. Questo anello permette sia il passaggio diretto fra i binari dei fasci laterali senza attraversare le linee di corsa, le quali vi passano sopra a mezzo di opportuni manufatti, sia la immissione diretta dei carri al piazzale inferiore della stazione, sia infine l'arrivo e la partenza diretta di tradotte dal piazzale inferiore per la linea di cintura ferroviaria.

LA MANOVRA DI SEGNALI E DI SCAMBI

Anche il pubblico profano sa che la circolazione dei treni e delle colonne di veicoli nelle stazioni è regolata mediante la manovra di segnali e di scambi. Ma non tutti sanno che tale manovra nella stazione di Milano viene fatta per tutti gli apparecchi elettricamente.

Data la vastità del piazzale, l'enorme numero degli scambi e degli istradamenti che è possibile realizzare, è evidente che lo sfruttamento intensivo degli impianti richiede di concentrare nelle mani di pochi la manovra di tutti gli enti — scambi, segnali, telefoni, annunciatori di ordini — che occorrono per il servizio dei treni e delle manovre. Non solo, ma occorre anche che gli accordi fra i varî posti che presiedono alla manovra dei meccanismi siano rapidi e sicuri e si possano effettuare con quella tempestività e chiarezza che permettano intese senza possibilità di equivoci e soprattutto che vincolino al momento opportuno i varî operatori e li lascino liberi appena ne è cessato il bisogno, per non impedire loro di provvedere ad altri movimenti successivi.

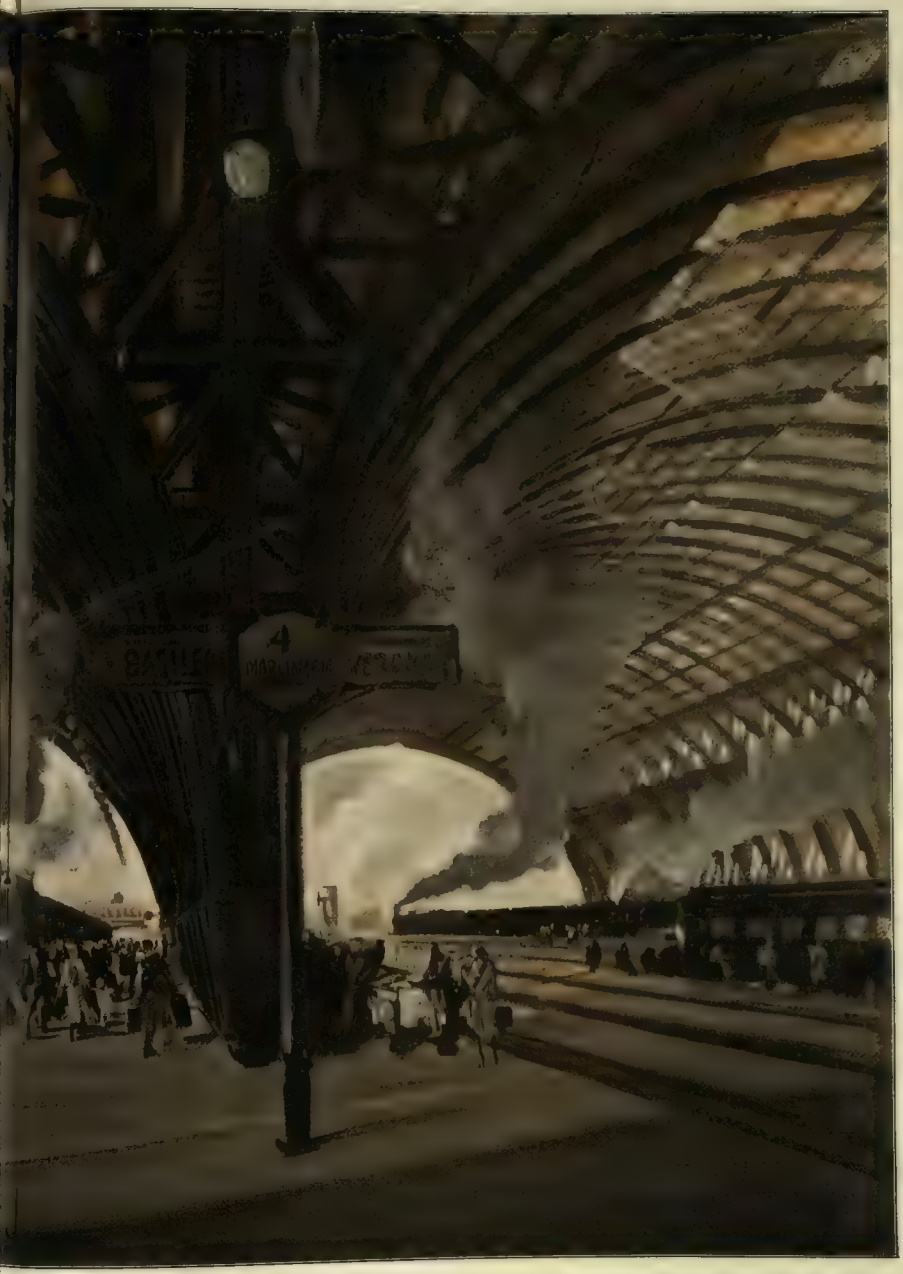
Il piazzale è stato pertanto opportuna-

AMARO FELSINA RAMAZZOTTI ETICHETTA ROSSA

GIOCHI DI LUCE SOTTO LE TETTOIE IN UN MOMENTO DI TREGUA.

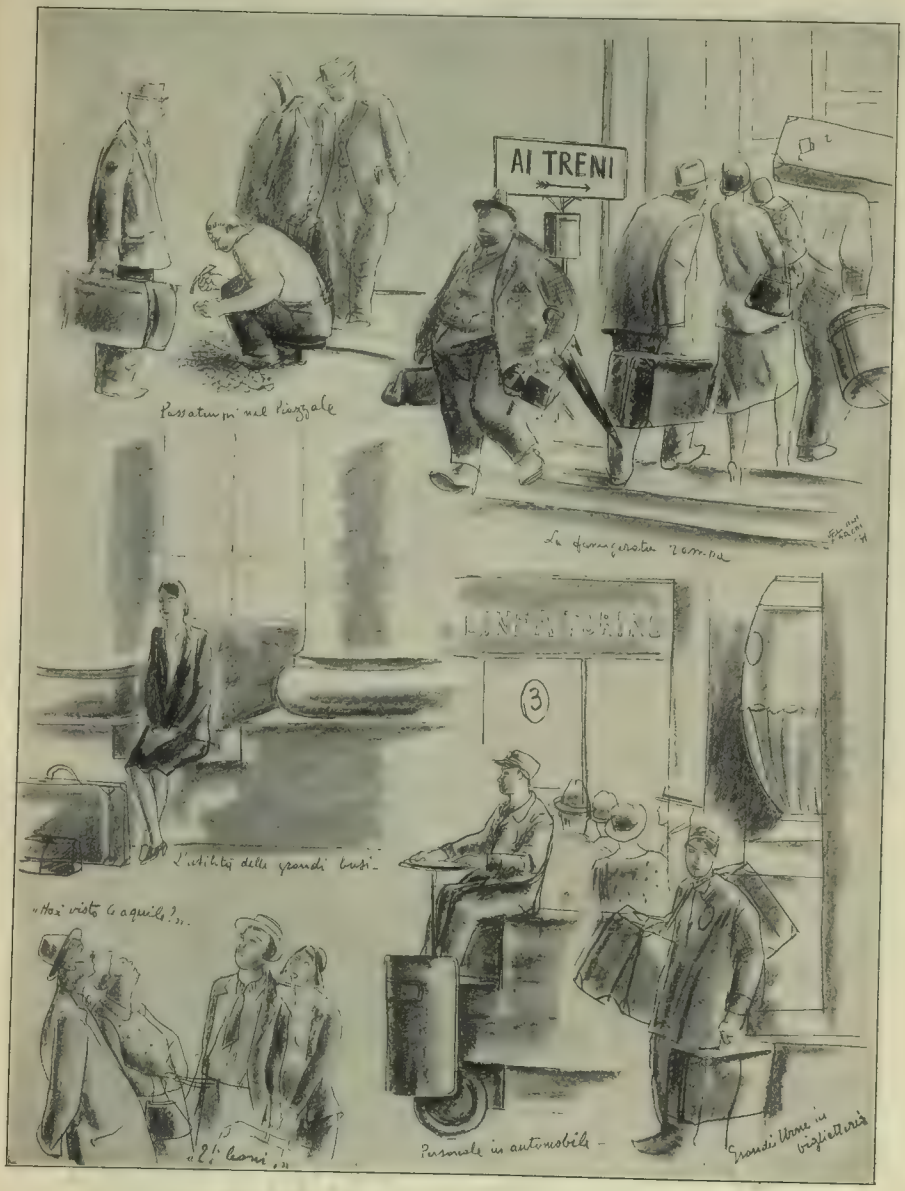
*(Fotografia artistica di Guido Pellegrini)*

COME SI PRESENTA AL VIAGGIATOR



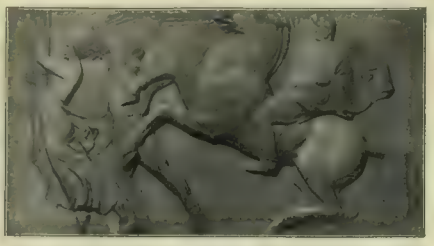

RE LA NUOVA STAZIONE DI MILANO

*(Disegno eseguito per* L'Illustrazione Italiana *dal pittore Cesare Fratino)*




PICCOLE SCENE NELLA GRANDE STAZIONE. *(Impressioni dal vero di Mario Vellani-Marchi)*

*Il Re.*



*Il Duce.*

Sculture di Alberto Bazzoni nella Palazzina Reale

mente suddiviso in zone, ciascuna delle quali è "comandata" da un'apposita cabina di apparati centrali.

Le cabine sono otto e contengono complessivamente oltre un migliaio di leve con le quali si manovrano circa seicento scambi, oltre duecento dischetti e un centinaio di segnali semaforici: inoltre si scambiano consensi fra cabina e cabina e si fissano gli instradamenti dei treni fra i varî punti della stazione.

Tre di queste cabine regolano la circolazione dei treni; le altre cinque cabine servono a regolare il movimento delle colonne di veicoli nei fasci di binari che sono destinati al riordino, deposito e pulizia dei veicoli stessi.

IL "CERVELLO" DELLA STAZIONE

Tra le diverse cabine ve n'è una — quella collocata nel punto centrale della stazione — nella quale trovasi l'ufficio dei capistazione che sono preposti alla dirigenza della circolazione dei treni in arrivo ed in partenza. Tale cabina quindi costituisce, si può dire, il "cervello" della nuova stazione in quanto tutti i posti di guardia, sia sotto le tettoie, sia a terra nel resto del piazzale, sia nelle altre cabine, agiscono secondo il programma da essa voluto.

In questa cabina, oltre ad un gran banco con duecentoventi leve col quale vengono manovrati tutti i deviatoi e dischetti di tutti i binari di corsa di arrivo e partenza nonché i segnali di partenza e di protezione per tutte le direzioni, si trovano apparecchi telefonici, apparecchi di consenso per le partenze dei treni dai ventidue binari di tettoia, apparecchi telegrafici, l'apparecchio ricevente e trasmittente della posta pneumatica, apparecchi altoparlanti, segnalatori luminosi, ecc.

Mediante otto bottoni la cabina provvede inoltre a segnalare ai posti di blocco la linea verso la quale sono diretti i treni in partenza affinché ne possa essere disposto il regolare istradamento.

Motrici per carrelli posta e bagagli.

Apparecchi d'illuminazione della Ditta Radaelli di Milano.

Non potendo entrare nei dettagli circa il funzionamento di tutti gli impianti, né esaminare nei particolari come sono realizzati i vincoli fra cabina e cabina, ci limitiamo a rilevare che, al fine di garantire la sicurezza della circolazione, le cabine sono l'una all'altra vincolate a mezzo di consensi elettrici per modo che quando si debba effettuare l'arrivo o la partenza di un treno, deve non solo sussistere un accordo perfetto fra i varî posti interessati, ma ciascun po-

**Grand Hôtel Continentale - Milano**
Centralissimo e completamente rinnovato - Camere con acqua e telefono L. 30 - The - Concerto tutti i giorni - Spaziose sale per feste e ricevimenti.

LIQUEUR BÉNÉDICTINE D.O.M.

Palazzina Reale: fronte verso i binari.

sto resta vincolato e non può mutare la posizione delle leve degli scambi e dei segnali fino a che il treno che deve percorrere quel determinato itinerario non lo ha effettivamente liberato.

### LA "DIRIGENZA CENTRALE" DEL MOVIMENTO

Sempre per dare un'idea della complessità e della perfezione dei servizi non sarà inutile un accenno all'impianto realizzato per Milano e per tutte le linee affluenti del sistema di "dirigenza centrale" del movimento.

Alla circolazione su ciascuna linea che fa capo a Milano è preposto apposito agente di movimento chiamato dirigente centrale, il quale, mediante telefono, si trova costantemente in comunicazione con tutti i posti di movimento, con tutte le cabine, coi depositi locomotive, con gli uffici del personale, ecc., per modo che tutte le notizie concernenti la marcia dei treni e tutte le disposizioni inerenti possono essere trasmesse e ricevute con la massima sollecitudine e, quel che più conta, accentrate in una sola persona di dirigenza che perciò può con perfetta cognizione di causa e con la massima tempestività intervenire.

A Milano i dirigenti centrali si trovano in un apposito ufficio situato nel fabbricato della nuova stazione e corrispondono con la cabina centrale, coll'ufficio dei dirigenti di tettoia e con tutti i posti interessanti. Di guisa che il movimento dei treni, che nell'ambito della nuova Centrale è controllato ed assicurato con tutti i mezzi di cui abbiamo fatto cenno, viene controllato e seguito e costantemente vigilato lungo il percorso anche fuori della stazione fino agli estremi limiti del Compartimento.

Palazzina Reale: uno dei lati del Vestibolo del piano inferiore, con la fontana.

### IMPIANTI E SERVIZI DIVERSI

Il fabbricato viaggiatori propriamente detto termina all'estremità dei corpi laterali, dove si ha il primo attraversamento della stazione col viale Pergolesi che sottopassa il piazzale dei binari.

La zona compresa tra viale Pergolesi e viale Brianza per poco più di trecento metri è utilizzata, nella parte sottostante il piano dei binari, per varî servizi della stazione. Cabine di trasformazione e cabine di distribuzione di energia elettrica, locali per la mensa del personale, uffici per il Commissariato di emigrazione, impianti sanitari, docce, lavabi. E poi uffici per la grande velocità, ricovero per i militari in transito, una galleria per diversi collegamenti e per le condotte di riscaldamento, elettriche, telegrafiche, telefoniche, speciali impianti di pompatura a mezzo di pozzi tubolari per garantire il funzionamento della fornitura di acqua; impianti per il riscaldamento preventivo dei treni e dei fabbricati alimentati da una unica

Palazzina Reale: altro lato del Vestibolo del piano inferiore, col busto del Re.

Palazzina Reale: Sala di ricevimento al piano superiore. (Fotografie B. F. A.)

centrale termica destinata anche per il raffreddamento estivo dei locali. Infine uffici per servizi postali e la galleria dei montacarichi per i servizi stessi.

### L' "ELETTROPOSTA"

Fuori della stazione viaggiatori, al di là di via Aporti, sorge il Palazzo delle Poste — progetto dello stesso architetto Stacchini — collegato per un cunicolo al vasto sotterraneo che sta sotto i binari.

In seguito a studi eseguiti da una commissione composta di funzionari dell'amministrazione postale e di quella ferroviaria, è stata attuata l'installazione dei più moderni impianti meccanici per i trasporti e le manipolazioni delle corrispondenze e dei pacchi postali. È stato adottato il tipo di "elettroposta", una specie di ferrovia elettrica percorsa da speciali carrelli legati al funzionamento di apparecchi di sollevamento pure azionati elettricamente.

Il Ristorante di III classe.

Il comm. Simili, Capostazione della nuova Centrale.

### L'ISTRUZIONE DEL PERSONALE

Per l'esercizio di una stazione di tanta mole e con servizi così complicati è necessario, sì, un perfetto ed organico funzionamento di tutti i meccanismi, ma anche una perfetta istruzione del personale ferroviario, e in modo particolare degli uomini adibiti ai delicati servizi di manovra e di controllo. Un atto di imperizia o di distrazione può essere causa di gravi inconvenienti e qualche volta di disastri. Da qui la necessità di impartire al personale una buona istruzione teorica seguita da una buona istruzione pratica.

Il Ristorante di I e II classe.

Perciò vennero organizzati speciali corsi di istruzione per spiegare i nuovi impianti. Specialmente fu curata l'istruzione dei manovratori addetti alle manovre a terra e quella dei deviatori addetti alle cabine, essendo indispensabile, specialmente per questi ultimi, una perfetta conoscenza non solo degli apparecchi, ma di tutte le possibilità del piazzale e di tutti gli istradamenti ammessi.

Il periodo di istruzione pratica è durato

I servizi postali, cassette per l'inoltro meccanico permanente.

S. E. Ferdinando Pierazzi,
Sottosegretario alle Comunicazioni (Poste e Telegrafi).

oltre un mese, nel quale si è provveduto all'esercizio vero e proprio della nuova stazione, con arrivi e partenze e manovre di treni, composti però di materiale vuoto. Questo periodo di esercizio a vuoto ha servito così, da un lato come collaudo degli impianti e dei meccanismi, dall'altro come esercitazione pratica di tutto il personale.

Lo smistamento della corrispondenza con i modernissimi apparecchi per l'inoltro automatico ai treni delle diverse linee.

Il deviamento della corrispondenza col rapido sistema dei *tapis-roulants*.

## DALLA VECCHIA ALLA NUOVA STAZIONE

Uno dei problemi più importanti che si è dovuto risolvere è stata la scelta del modo migliore per il passaggio del servizio dalla vecchia alla nuova stazione, tenuto conto della necessità di assicurare in ogni momento la massima regolarità del servizio, di recare il minor disturbo possibile ai viaggiatori e di lasciare mani libere al servizio dei lavori per completare le opere ancora in corso di esecuzione.

Riconosciuta la inopportunità e fors'anche la impossibilità di effettuare in un determinato giorno il passaggio del completo servizio, si considerarono specialmente due sistemi, e cioè: o di effettuare il trapasso dei treni per determinate categorie cominciando, ad esempio, dai treni meno importanti — omnibus e accelerati — per arrivare poi ai più importanti — diretti e direttissimi —, oppure di effettuare il trapasso dei treni per gruppi opportunamente distanziati nel corso della giornata. Questo secondo sistema apparve il migliore per diverse considerazioni, e fu effettivamente adottato.

Il 15 maggio fu iniziato il trapasso del servizio pubblico dalla vecchia alla nuova stazione e fu quindi proseguito per fasi successive, a distanza di una settimana tra una fase e l'altra.

Si cominciò nella prima fase con treni locali accelerati ed operai aventi un servizio minimo o nullo di bagagli, grande velo-

RAZZIA Uccide veramente RAZZIA Profuma veramente RAZZIA

Come si presenta la Galleria di testa al viaggiatore in arrivo.

città, valori e posta. Si proseguì nella seconda fase con altri treni costituiti in massima parte da accelerati ed omnibus aventi essi pure un servizio minimo o non rilevante di merci, bagagli e posta. Poi, via via, furono portati treni sempre più importanti e con servizi accessori.

Ai primi di giugno il numero dei treni facenti capo alla nuova stazione era all'incirca di centocinquanta; il 25 di giugno, giorno di inizio dell'ultima fase, si raggiunse il numero di circa trecento treni.

### CIFRE IPERBOLICHE

Per dare un'idea della grandiosità degli impianti basta tener presente che sono occorsi 252 000 metri cubi di muratura, oltre 100 000 metri cubi di calcestruzzo e oltre 12 000 tonnellate di ferro per i cementi armati, 10 000 metri cubi di pietra naturale di Nabresina e di marmi speciali, 14 000 metri cubi di pietra artificiale, 600 000 metri cubi di ghiaia per la massicciata di armamento.

Si sono costruiti circa 40 manufatti e oltre 80 fabbricati.

E a quanto ammonta la spesa ad opera compiuta? A questo proposito non si hanno che cifre approssimative o meglio molto campate in aria. Di certo si sa che per la nuova sistemazione ferroviaria di Milano si calcolava di spendere, in base al programma progettato nel 1906, una somma di poco superiore ai 50 milioni. È stato stampato che all'ingrosso si può ritenere, in attesa dei conti esatti, che la spesa in lire attuali ascenderà a venti o trenta volte il previsto. Un miliardo o un miliardo e mezzo? Mezzo miliardo più, mezzo miliardo meno.... Questa unità di misura nel computo della spesa ci sembra alquanto.... americana. Si dice che la stazione viaggiatori non costi più di 110 milioni, che le tettoie in ferro costino dai 30 ai 35 milioni, che gli acquedotti costino 12 milioni, gli apparecchi di riscaldamento 14, gli apparecchi centrali di manovra 35, gli altri apparecchi 23 milioni.

Tutto compreso, si arriverebbe a 800 o 900 milioni.

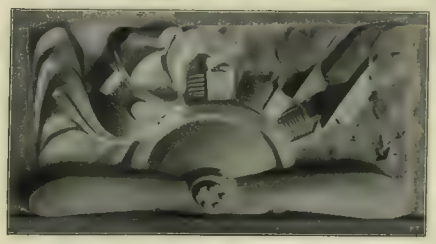
### ESPRESSIONE DI POTENZA

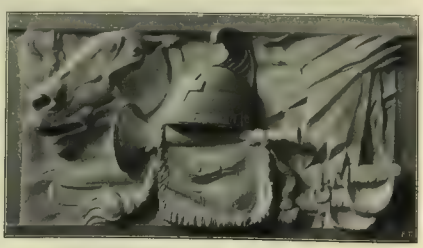
Dalla descrizione sommaria della stazione centrale e servizi annessi e dalla visione di panorami e documenti fotografici, il lettore si sarà fatta un'idea della imponenza e dell'importanza della sistemazione ferroviaria della grande metropoli lombarda.

Il Governo fascista, il Ministero delle Comunicazioni e il Comune di Milano hanno attuato in grande stile il programma progettato al principio del secolo, tenendo di mira le ognor crescenti esigenze del traffico e lo sviluppo industriale economico e demografico di un centro di vita così intensa il cui movimento influisce sul movimento generale del Paese.

Con la stazione viaggiatori di Milano, che ha linee di grandiosità monumentali, e coi numerosi potenti impianti che rappresentano l'ultima parola nella tecnica ferroviaria, Milano si mette alla testa delle nazioni d'Europa e d'America nel vasto campo delle comunicazioni e dei trasporti. E il nome della Patria corre per le vie del mondo con poderosa risonanza anche per merito di quest'opera, espressione di potenza dell'Italia rinnovata.

GIOVANNI BIÀDENE.





Fregi simbolici delle Forze Armate, nella Palazzina Reale (scultore Ambrogio Bolgiain).

# LE VECCHIE STAZIONI MILANESI

Bisogna riandare col pensiero alla funzione di *ville lumière* che Milano esercitava sulle altre capitali dei piccoli Stati italiani al principio del secolo scorso, per intendere il clamore che suscitò nella capitale lombarda — non ancora impegnata a fondo nella sua formidabile lotta contro l'Austria — la notizia della scoperta della macchina a vapore da parte di James Watt.

Parve di colpo che non si potesse più vivere, o almeno figurare come popolo civile, senza una "strada di ferro", come si diceva allora. Era forse una questione d'orgoglio nazionale, ancor prima d'esser una questione di pratica necessità; i progressisti non potevano ormai più vedere una diligenza senza accompagnarla con qualche ironico commento suscitato, nei confronti di quella misurata lentezza, dalla notizia dei trentasei chilometri orari raggiunti dalla locomotiva inglese.

Il popolare Caffè Gnocchi dell'antica Stazione Milano-Venezia.

In contrapposto a costoro i retrivi, i "codini", giudicavano la "strada di ferro" una novità pericolosa: disordine in città, zona deserta nelle affumicate e fragorose vicinanze della strada percorsa dai treni, danni incalcolabili alle nostre pingui campagne, distruzione sicura dei gelsi, decimazione del bestiame e rovina inevitabile di tante industrie che traevano vita da quella dei corrieri e delle diligenze.

L'autorità politica era perplessa: per lei e per lei sola la novità costituiva un grave pericolo; d'altronde non poteva rigettarla senza sancire davanti all'Europa l'accusa che già si cominciava a muoverle di governare uno Stato evoluto e progredito come il Lombardo-Veneto con metodi di gretta e retriva amministrazione; sicché si attenne al partito per lei migliore: ostacolare il più possibile l'attuazione di ogni progetto ferroviario, valendosi della sua burocrazia, maestra in cavillose, studiatissime, lentezze. Così avvenne che, a dispetto di ogni ambito primato, la prima ferrovia inauguratasi in Italia fu quella della linea Napoli-Granatello; inaugurata nel '39, quando già da tre anni si era costituito in Milano — auspice la Camera di Commercio — un Consorzio di ventiquattro industriali e finanziere che, unitisi con un

gruppo di finanzieri veneziani, costituivano nel '37 una Società per la costruzione di una linea a doppio binario Milano-Venezia.

Fu una clamorosa vittoria dei progressisti. Le imprese ferroviarie fiorivano l'una dopo l'altra. Nello stesso anno l'ingegner Giuseppe Bruschetti di Milano e Zanino Volta di Como ottenevano la concessione imperiale per costruire un'altra linea ferroviaria tra Milano e Como; e, l'anno dopo, una terza concessione per una linea Milano-Monza veniva accordata al De Putzer.

Quest'ultima impresa — meno importante delle altre due che stavano faticosamente arrancando nel pelago degli uffici governativi — fu la prima ad essere attuata. Il 17 agosto 1840 la locomotiva "Lombardia" fischiando, strepitando, e sbuffando nugoli di fumo dall'altissima ciminiera addosso a una folla di spettatori che fin dalla mattina si assiepavano lungo la Martesana, conduceva a Monza, imbandierato e infiorato per la circostanza, il primo treno in cui avevano preso posto l'Arciduca col seguito e la musica che suonava a perdifiato: *Viva viva Ferdinando.*

Le cose però erano state fatte un po' troppo alla svelta; la linea, che correva in sede propria quasi parallelamente alla strada postale di Monza, tra questa che seguiva nel primo tratto la Martesana, e la strada postale di Como, era stata costruita in perfetta regola; non così le due stazioncine, specie quella di Milano che risentiva della fretta con la quale era stata allestita e non presentava nemmeno le necessarie garanzie di solidità. Sicché quando nell'ottobre successivo il servizio ferroviario Milano-Monza, con due corse giornaliere, fu aperto al pubblico, si dovette rifare la stazione pochi passi più in là della prima.

Questa nuova stazione che in realtà, dato il carattere provvisorio della precedente, può ritenersi la prima stazione ferroviaria di Milano, si può ancora identificare nell'attuale palazzo della Dogana al Ponte della Gabella. Era una stazione ospitale, aperta a tutti. Una gran tettoia a tre campate proteggeva la doppia linea dei binari che da un lato aveva per sfondo la campagna della Martesana e lo scenario dei monti del Comasco e del Varesotto, dall'altro la strada di circonvallazione.

I viaggiatori, a giudicare dal resoconto del primo anno d'esercizio che dava un introito lordo di 350 mila lire austriache, pari a poco più di 300 mila delle nostre lire, non dovevano essere molti. Assai più numerosi erano invece gli spettatori che accorrevano a godersi il nuovo spettacolo delle partenze e degli arrivi dei treni, nonché quello della manovra delle locomotive le quali, non essendo ancora entrati in uso gli scambi, passavano da un binario all'altro mediante due piattaforme girevoli e un tronco di congiunzione delle stesse, situate alle due estremità della tettoia.

I biglietti non si vendevano in stazione, ma si dovevano acquistare un giorno per l'altro al botteghino in via dell'Agnello, al prezzo di lire 1,60, 1, 0,75 rispettivamente per la I, II e III classe, con l'inconveniente, per i disgraziati viaggiatori di quest'ultima, di dover viaggiare in vetture scoperte.

Ma la meravigliosa novità di poter andar a Monza in venti minuti "quasi portati sull'ali del vento" faceva dimenticare tutto il resto. "Oh industria umana, quanto sei meravigliosa!" scriveva un entusiasta giornalista del tempo, dopo aver inneggiato alla potenza del vapore e.... alla ferrovia di Monza che apriva una nuova èra al progresso e alla civiltà. Chi, dalle panchine di legno della III classe, avrebbe osato turbare tanto entusiasmo per un cappello volato nel Naviglio o per un acquazzone che lo avesse infradiciato durante il viaggio?

Si trattava ora di scegliere il luogo dove costruire la stazione per la ferrovia di Como. A dire il vero la ferrovia non esisteva ancora e i concessionari, per non lasciar scadere il privilegio, avevano dovuto costruirne un miglio a metà strada, in quel di Lentate; ma si voleva la stazione, e la scelta cadde in una località posta fra Porta Comasina e Porta Tenaglia, vicino alla Mezza Lingua.

Questa volta la battaglia fra retrivi e progressisti si fece più viva. Qualche protesta era già sorta per la stazione di Monza, posta vicino all'Isola Bella e alla Cascina dei Pomi, luoghi di allegro ritrovo domenicale per i milanesi; ora si attentava alla Mezza Lingua, altra mèta tradizionale di gioconde scampagnate. Chi sa che putiferio si sarebbe scatenato se si fosse potuto prevedere che una decina d'anni più tardi anche il Campo dei Fiori, altra ridente località fra Porta Nuova e Porta Orientale, sarebbe scomparso per far posto a quella Centrale che viene ora collocata a riposo.

Si diceva che si attentava di proposito alle bellezze del paesaggio milanese distrug-

gendo i più ameni dintorni per ridurre Milano come la caliginosa capitale d'Albione, che il fumo avrebbe impedito la vista delle montagne, e i poveri milanesi avrebbero dovuto trovare scampo e refrigerio nelle risaie della Bassa.

In realtà però il signor Zanino Volta e relativo socio non riescivano a mandar avanti, nonché la stazione, nemmeno la ferrovia, impigliati in un mare di difficoltà che venivano create ad arte dal Governo di Vienna.

Altrettanto e forse anche più esasperanti erano le vicende che stava attraversando l'altra Società per la ferrovia Milano-Venezia, o *Ferdinandea* come si era deciso di chiamarla in omaggio all'imperatore. Nel '41 s'inaugurava il ponte sulla laguna, ma a Milano, dopo aver scelto in fondo al Borgo della Stella la località dove costruire la stazione (località che si potrebbe ora identificare sulla circonvallazione all'altezza di via Sottocorno), non si riusciva a mettersi d'accordo sul progetto. Dopo averne scartato uno dell'ingegner Milani che ideava una stazione alla quale si accedeva dalla città mediante un sottopassaggio analogo a quello, ora demolito, di via Principe Umberto, se ne adottò un secondo dello stesso ingegnere, ma più ridotto e meno costoso.

Brutta e meschina, questa stazione costruita in regime di lesina stringata. La parte più graziosa era costituita dal padiglione in legno del caffè, gestito dal Gnocchi; una specie di *chalet* alla svizzera che sopravvisse lunghi anni alla costruzione principale; perché la Stazione Ferdinandea inaugurata nel '46, undici anni dopo, quando la linea ferroviaria di Venezia fu portata a compimento, era già condannata a sparire.

Qui il pubblico non aveva ingresso libero come alla stazione di Monza; poteva però sempre ammirare la manovra dei treni stando dietro i cancelli del portone principale. In compenso era in preventivo uno spettacolo nuovo: quello dei carri ferroviari che, trainati da cavalli, dovevano percorrere la circonvallazione per raggiungere la stazione di Como.

La quale stazione di Como non si costrusse mai. Comperata la concessione del Volta dall'Eskeles, un banchiere viennese, che già aveva acquistata la ferrovia di Monza, la stazione di questa linea servì anche per quella di Como, la quale non raggiunse Camerlata che nel '49. A Camerlata la ferrovia si fermava perché le locomotive di allora non riuscivano a superare la forte pendenza per giungere al lago. Il servizio di collegamento fino a Como era fatto con legni e diligenze.

Tavola illustrativa del Progetto della Grande Stazione Centrale, rappresentante la Veduta del gran viadotto di Loreto attraversato dalla linea ferroviaria.

Primeggiava fra i vetturali che attendevano i viaggiatori alla stazione di Camerlata un curioso tipo di gentiluomo comasco, il conte Salazar, detto lord Chiffel per le sue pose da inglese, il quale coi modi più obbliganti si offriva, ad ogni arrivo, di condurre gratuitamente in città quanti viaggiatori potevano stiparsi nel suo elegantissimo tiro a quattro, e figuriamoci quanti vi si cacciavano. A carico avvenuto, infilava la *napoleona* e giù come un pazzo, a rotta di collo, schivando legni e paracarri con virtuosismi da guidatore di gran stile, tra urli e strilli acutissimi dei disgraziati viaggiatori terroriszati e sballottati gli uni contro gli altri in quella volata rovinosa. In Piazza del Lago si fermava soddisfatto ad ascoltare invettive e ingiurie con le quali lo ripagavano invariabilmente i suoi clienti, non appena riuscivano a toccar terra.

A Milano intanto i progressi della tecnica ferroviaria e i crescenti bisogni dell'industria facevano apparire ogni giorno più inadeguate le due vecchie stazioni esistenti. Si parlava di unificare i servizi ferroviari in una stazione sola, si affacciava la prima idea della stazione di testa e della stazione di linea. Carlo Cattaneo propendeva per la prima, altri per la seconda. Nacquero le solite discussioni circa il luogo dove erigere l'edificio. Chi trovava ch'esso veniva a danneggiare, oltre l'amenità dei dintorni, anche l'integrità di alcuni monumenti cittadini quali il Lazzaretto, che la nuova strada ferrata doveva attraversare sulle arcate d'un cavalcavia e chi, tutto al contrario, avrebbe voluto la stazione a pochi passi dal Duomo, in Piazza Castello, per dar vita e incremento allo sviluppo di quella zona allora deserta. Perfino il Comando Militare avanzò qualche proposta per la sicurezza.... strategica del nuovo edificio. Queste proposte, che tradivano segrete apprensioni di natura politica, suggerirono all'*Uomo di Pietra* l'umoristica idea di fare della Stazione una fortezza. Fatto è che fra pareri e dispareri il 12 settembre 1857 veniva posta la prima pietra della nuova Centrale con una cerimonia solenne alla quale parteciparono anche gli Arciduchi. Il Padreterno per conto suo, con un diluviante temporale, manifestò la sua disapprovazione. Così, fra lampi e tuoni, s'iniziava la costruzione della Centrale che viene messa a riposo in questi giorni.

GINO GIULINI.

*(Stampe del Museo Storico del Risorgimento in Milano.)*

SI-SI
SI-SI
le migliori calze
di pura Seta naturale
da mattino, pomeriggio e sera
Si-Si 1 pesante da passeggio
Si-Si 20 leggera da passeggio
Si-Si 3 da sera, gran lusso.
SI-SI
SISI

.... La vecchia stazione forse non era bella, ma ci eravamo abituati a vederla così come era, e tutto sommato non ci dispiaceva....

# ELOGIO DELLA VECCHIA STAZIONE

Quando cominciarono a demolire il cavalcavia che era come la porta principale del Piazzale Fiume ebbi per la prima volta la sensazione che qualche cosa di molto grave e definitivo stesse per accadere in quel luogo. Quel sottopassaggio, quella specie di breve *tunnel* color finto legno con le sue colonnine scannellate, in verità non aveva nessuna distinzione particolare: ma al mio arrivo a Milano, in una piovosa mattina di settembre che ormai si perde fra le cronache remote, visto da sotto il mantice abbassato della carrozzella, mi aveva fatto impressione. Mi era parso una cosa importante che derivasse dalla stazione come una giunta per il buon peso, e per questo avesse nell'aspetto un che di ferroviario.

Da quel giorno mi fu sempre simpatico. M'ero formato il convincimento che stesse bene al suo posto, con l'incarico di dare un arrivederci o un benvenuto ai viaggiatori in partenza o in arrivo. A considerarlo ad una certa distanza, da via Principe Umberto, incorniciava come una finestra spalancata il verde nel mezzo della piazza e la parte centrale della stazione con l'orologio in testa: insomma era caratteristico. E così, appena cominciarono a demolirlo, immaginai che ciò fosse l'inizio di uno sconquasso generale.

Sapevo benissimo che la demolizione si collegava ad un più vasto piano contro il bastione intero per quella misteriosa frenesia che ogni tanti anni spinge gli uomini irrequieti a mutar la faccia delle vecchie città; ma la scomparsa del cavalcavia fu già un cattivo presagio per le sorti della stazione, come quando in una casa che si deve buttar giù ma che è ancora abitata si comincia con licenziare il portiere. La piazza si aprì, si allargò, si appiattì in un curioso squallore assai malinconico, e la povera stazione che sapeva di avere anch'essa i giorni contati apparve più desolata che mai.

Già a quel tempo non si chiamava più "la stazione", così, semplicemente: si chiamava "la vecchia stazione", ma senza tono di dileggio; anzi con un che di rimpianto e di simpatia. Qualcuno non si capacitava, e chiedeva: quand'è che una stazione diventa vecchia? Ma era difficile rispondergli, perché le stazioni non son come gli uomini e gli animali né come tanti oggetti d'uso che si sa presso a poco quanto possano durare in gioventù e in maturità, e in attività di servizio. Per le stazioni non si può stabilire niente di simile. Ce n'è che vivono centinaia d'anni, ce n'è che sembrano vecchie appena nate: tutto sta nei bisogni o nella fantasia degli uomini. Basta che un giorno uno dica: — Ma come s'è fatta vecchia questa stazione! — e trova tanti altri d'accordo con lui, che non se n'erano accorti prima forse perché erano distratti. Questa di Milano diventò vecchia esattamente venticinque anni addietro, allorché pensarono alla necessità di fabbricarne un'altra: e a quel tempo non aveva che quarantadue anni. Adesso che l'altra è bella e fabbricata, c'è chi sospetta che sia già vecchia essa pure, mentre si può dire che è ancora in fasce. Ma questo è un altro discorso.

Ora io commemoro la vecchia stazione che è morta. La sua fine non è stata rapida, decisa, fulminante, di quelle che non fanno soffrire; ma s'è andata approssimando giorno per giorno, ora per ora, con una crudeltà straziante. La poveretta vedeva partire i treni, li aspettava al ritorno, e invece niente: i treni non tornavano più, avevano cambiato casa senza congedarsi, se ne erano andati per sempre senza un particolare saluto, forse per risparmiarle la commozione del distacco, o per l'ingrata indifferenza che albergava nel loro cuore di carbone. La mattina all'alba, quando la solita folla di operai soleva giungere dalle campagne vicine e le solite voci destavano e rallegravano i corridoi sotterranei, non c'era più che squallore e silenzio: la brava gente del popolo fu la prima ad abbandonarla.

La vita le sfuggiva a poco a poco. Come nel corpo umano che si spegne gli organi di maggiore importanza son quelli che resistono più a lungo, così nella stazione moribonda i treni autorevoli furono i più tenaci. L'Oriente Espresso del pomeriggio, col suo aspetto da gran signore che sa le distanze, superbo solitario annoiato, e i treni-letti per la Capitale, con quell'aria di eleganza pretenziosa da nuovi ricchi, rimasero fedeli fino all'ultimo all'agonizzante che un po' si rianimava solo per loro, e li curava e li sorvegliava e li for-

.... Già a quel tempo non si chiamava più "la stazione", così semplicemente: si chiamava "la vecchia stazione",....

La cerimonia del collocamento della prima pietra della nuova Stazione - 29 aprile 1906. (Da *L'Illustrazione Italiana* del tempo.)

niva di tutto il necessario. Poi, vedendoli partire, pensava: — Chi sa se domani ritorneranno! — e ripiombava nella sua tristezza mortale.

La vecchia stazione forse non era bella. Ma ci eravamo abituati a vederla così come era, e tutto sommato non ci dispiaceva. Aveva certo il gran pregio della comodità semplice e cordiale, per cui veniva incontro al cittadino e al forestiero senza tante cerimonie, e ognuno si sentiva subito in confidenza con lei. Come quegli individui tutti di un pezzo che basta un colpo d'occhio per capir subito con chi s'ha da fare, ci si schierava tutta intera in linea retta davanti agli occhi: la trattoria, l'entrata, il dazio, l'uscita. Non c'era da sbagliare. E neppure all'interno poteva essere accusata di complicazioni. Tutti in fila anche gli sportelli della biglietteria, e qui il gran banco dei giornali e dei libri (la così detta "letteratura ferroviaria„ sempre più disprezzata e diffusa), lì il chiosco del sigaraio, all'angolo sinistro il confine, vigilato dal ferroviere con le tenaglie bucabiglietti.

Ogni cosa sott'occhio. Penso che non ci sia mai stata nessun'anima semplice che in tanti anni abbia avuto un sol momento di incertezza ed abbia chiesto al prossimo una sola informazione intorno alle ordinarie piccole operazioni che l'individuo compie prima di mettersi in viaggio. Appena si entrava nella sala d'aspetto, ecco i treni del primo binario lì a un passo anche quelli, a portata di mano; e la scala del sottopassaggio dal quale con un po' di pazienza e salendo qualche gradino si sbucava sugli altri marciapiedi fiancheggianti gli altri binari. Impossibile smarrirsi. Indicazioni evidenti da per tutto: ad ogni sbocco, le tabelline dei vari treni. E su ogni marciapiede le piccole comodità che ci riconciliano con l'esistenza e con la ferrovia: giornali, acqua minerale e gazosa, cioccolata e biscotti, guanciali, panini gravidi e cestini di vettovaglie.

La benedizione della prima pietra alla presenza del Re.

No davvero, la vecchia stazione non aveva segreti per nessuno. Conoscevamo tutte le sue risorse: dove trovare le sigarette, dove il mazzo di fiori da porgere alla dama del nostro cuore al momento del distacco, dove il corridoio di servizio per sgattaiolar fuori senza consegnare al cerbero dell'uscita il non acquistato biglietto d'ingresso. Certe volte per raggiungere un treno in partenza o la porta esterna scendendo da un treno in arrivo, dovevamo fare un chilometro. Poco danno anche questo se le valige le portava il facchino: i pitocchi che si portano le valige da sé, negando la mercede a una benemerita classe di lavoratori, non meritano nessuna considerazione. E poi, quella passeggiatina in partenza, se proprio non si aveva fretta, era come una distrazione, e in arrivo serviva a sgranchir le gambe.

Cara povera stazione morta, forse rimpiangeremo a lungo il tuo carattere di familiarità affabile e disinvolta, volontierosa e alla buona, da vecchia signora borghese che fa gli onori di casa all'antica, offrendo di tutto cuore agli ospiti quel poco che può.

Sono rimasto molto contento leggendo nei giornali che cittadini in gran numero sono andati a far visita alla vecchia stazione negli ultimi giorni della sua vita. Hanno voluto salutarla per l'ultima volta, imprimersela meglio nella mente. È stato un pensiero gentile, un sentimento di cui forse essi stessi non si son resi il giusto conto, ma che era di bontà e tenerezza. Ac-

cade lo stesso quando, avendo appreso che sta per essere demolita una vecchia casa nella quale siamo vissuti a lungo, ci viene il desiderio di rivederla; e se non ci è consentito di spingere fin nell'interno il nostro pellegrinaggio di addio, ci appaghiamo di passare tre o quattro volte sotto le finestre, richiamando memorie antiche.

Certo una stazione ferroviaria val meno della casa nel campo affettivo di ogni persona, ma i ricordi che può suscitare hanno quasi sempre un fascino speciale. Partenze e ritorni, separazioni temporanee e commiati definitivi. C'è in essa il senso della fine e del principio, e come l'annullamento insieme del tempo e dello spazio; la città da cui non ci separa che un muro ed è già lontana, e un mondo intero dove sognamo di spin-

Il comm. Davanzelli, capostazione della vecchia Centrale.

gerci e ci sembra vicino. Partire sarà un po' morire per coloro che rimangono a sventolare un fazzoletto sotto una pensilina annebbiata di fumo, ma per coloro che partono è un po' ricominciare a vivere. Meglio o peggio di prima non importa: la gioia sta nel semplice fatto del ricominciare, tanto è vero che pure gli esseri più infelici si confortano di una indefinita speranza se vedono spuntar l'alba, che è il principio di una nuova giornata.

La partenza dell'ultimo treno dalla vecchia Centrale alle 0,30 del 26 giugno, sulla linea Torino-Venezia.

Quante volte l'abbiamo vista spuntare, l'alba, seduti a un tavolino di marmo del caffè della vecchia stazione alla fine delle nostre incredibili passeggiate di nottambuli impenitenti. C'erano vicino a noi coloro che aspettavano la partenza del primo treno e bevevano in fretta il caffè e latte, movendo gli occhi dalla chicchera all'orologio, dall'orologio al cameriere pigro e zoppicante. Quanta diversità di tipi, di atteggiamenti, di espressioni fra quella gente che s'era alzata presto per recarsi in treno chi sa dove e perché. Ma la nostra comitiva, fino a quel momento allegra e loquace, ora sembrava seria e silenziosa. Un po' per il sonno, certo; ma anche per la suggestione dell'ambiente, l'odore del carbone, il fischio di una locomotiva che vedevamo correre sola sulle rotaie, come se andasse a spasso, tutta lustra e pulita, di là dalla porta a vetri spalancata. Ed ognuno di noi sognava un suo viaggio immaginario o rifaceva col pensiero un antico viaggio reale....

Ora ci siamo anche recati alla nuova stazione: all'alba, naturalmente, che è il momento in cui abbiamo le idee più fresche e facciamo visita alle stazioni quando non dobbiamo partire. Ci è parsa lontana, immensa, maestosa; ma estranea. La stazione sconosciuta di un altro paese. L'abbiamo ammirata senza simpatia, né essa d'altro canto ha fatto nulla per guadagnarsi la nostra benevolenza. Probabilmente essa immagina che col tempo finiremo per essere in confidenza pure con lei. Col tempo. Nel suo egoismo di giovane non capisce che per noi dell'altra generazione, la stazione ricordo, la stazione sogno, la stazione poesia resterà sempre quell'altra poveretta che è morta....

ENRICO SERRETTA.

.... la vecchia stazione vedeva partire i treni, li aspettava al ritorno, e invece niente....

# LA STAZIONE DI MILANO E LE MAGGIORI STAZIONI D'EUROPA

Nel visitare con attento occhio questa neonata Stazione il pensiero corre istintivo verso le masse di certe stazioni quasi coetanee, sorte negli ultimi anni per il mondo.

E il bisogno muove non solo dall'osservatore ma dalla stessa cittadinanza tutta, la quale, benché entusiasmata e orgogliosa della nuova mole che arricchisce la metropoli del Duomo e della Galleria, si compiace poi di far confronti.

A tender l'orecchio ai capannelli che popolano le sale e gli atrî e le gallerie già aperte al pubblico si colgono di frequente espressioni di una vera sorpresa.

Quello che esce da questi crocchi per lodare dimensioni, impianti e strutture sorpassa ogni immaginazione. E c'è anche chi con sorridente ingenuità istruisce gli astanti e proclama "che è la stazione più grande del mondo".

Che importa che sia la più grande del mondo? Che importa che non lo sia, come non lo è, in verità?...

Non si sarebbe potuto pretendere, dopo tanta attesa e tanta fatica, che fosse più solenne e più vasta.

Vale tuttavia la pena di dare uno sguardo oltre confine.

Chi giunge a Stoccarda, la deliziosa città che si adagia fra colli fioriti o verdi di cupi boschi annosi, trova nella sua moderna Stazione centrale una delle espressioni più salienti di un buon gusto non disgiunto dalla necessità d'obbedire alla speciale e complessa funzione di una stazione ferroviaria.

Si immagini — e lo sforzo può essere aiutato dalla fotografia qui riprodotta — un edificio di altezza ragguardevole sì ma non esagerata, steso su una larga piazza rettangolare, con una muratura di pietra trattata "a bugnato" e mossa da due corpi leggermente avanzati. Unici ornamenti un portico che trafora la parte centrale, formato da lisci pilastri tutti eguali, e una torre che costituisce anche un simpatico elemento nel panorama ampio e gentile della città, che dilaga sulle alture con ville e giardini.

Una nota contrastante mettono sulla bruna pietra le finestre intelaiate di bianco, ripartite con rigida simmetria, e a uno slancio non indifferente concorre la fitta suddivisione dei due finestroni da cattedrale.

La stessa quieta e interessante sobrietà distingue i saloni e i passaggi interni.

Ampie scalee salgono dal portico e dall'atrio alla galleria dei passi perduti — o di testa — e da per tutto domina la severa e magnifica dimostrazione che anche la nuda pietra e il mattone rossocupo possono raggiungere un piacente effetto, più che adatto e intonato in ambienti che costituiscono come il "biglietto di visita" delle città.

Nel complesso l'impressione è tale che il viaggiatore, quasi sempre ansioso e affaticato, ne riceve come un'impressione di pace non in antitesi con quella di una dignitosa e moderna ricchezza.

Le tettoie invece non sono all'altezza di quello che ci offre la nuova stazione di Milano. Non molto elevate, e spioventi in modo da costituire come tante navate ognuna a sé stante, dànno un senso di peso, specialmente nella penombra della sera, poiché l'illuminazione elettrica è distribuita con non eccessiva larghezza.

Nondimeno anche le tettoie sono ragguardevoli come espressione strettamente tecnica e anche qui, come a Milano, i sostegni disposti in guisa da intralciare il viavai il meno possibile.

Ci sia qui consentita una digressione. Come in tutte le stazioni tedesche, l'entrare e l'uscire pur fra la più grande folla avvengono con molta tranquillità.

Anche se c'è tanta gente e l'ora della partenza incalza, non vedete persone in smanie allo sportello dei biglietti, se la coda è lunga.

Tutti sanno che il treno non partirà che quando tutti avranno avuto il loro biglietto e varcato i cancelli di controllo. Ognuno sa, altresì, che troverà il suo treno senza difficoltà perché le scritte sono talmente chiare e precise e frequenti da non lasciar dubbio di sorta anche al meno avvezzo a viaggiare.

La digressione non è inutile. Si nota alla Stazione di Milano (e in altre stazioni non solo italiane) una grande scarsità — fino ad oggi — di indicazioni. Le scritte "Entrata" - "Uscita" - "Biglietteria" - e simili sono essenziali in una stazione e debbono spiccare con una vivacità, con una insolenza quasi da fogar gli occhi.

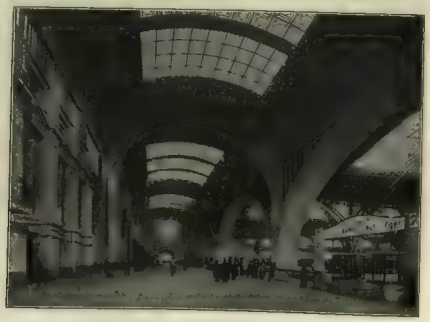
Nelle stazioni tedesche, inglesi e americane che di persona o per attento studio conosciamo, a questi importanti particolari s'è badato con ogni scrupolo e con molta ingegnosità di mezzi.

Negli atrî e nei passaggi delle stazioni maggiori, in Germania, voi trovate dovunque tal copia di informazioni mute da render

La nuova Stazione di Königsberg: particolare della facciata.

Atrio d'ingresso.

STAZIONE DI LIPSIA.



Galleria di testa.

superflue se non per i "Santommasi" le informazioni del personale, il quale può così accudire al proprio lavoro senza distrazioni e senza disturbo.

A qualcuno potranno sembrar superflui questi esempi, perché forse si penserà già a rimediare a tutte quelle lacune che, per altro, anche la pratica e il tempo additeranno; e richiederanno inderogabili accomodamenti.

Ad ogni modo, sopratutto si vorrebbe che uno sapesse senza possibilità di errore e di perditempi dove attendere una persona in arrivo e dove dirigere i propri passi se deve partire. Così dicasi se uno vuol telefonare, vuol bere e deve provvedere a tutte quelle umili consuete necessità che il trovarsi nella nuova stazione, pur tanto solenne, non permette di rimandare....

Facciata della Stazione di Lipsia

E tutte le indicazioni siano, ripetiamo, ultravisibili. Sarebbe semplicemente ridicolo che nell'epoca elettrica non si sapessero congegnar armonici "trasparenti" multicolori — scegliendo un colore tipo per ogni genere di avviso, in modo da abituare subito il pubblico a uno svelto orientamento — e collocarli in modo da non turbar l'eleganza muraria dell'ambiente.

Facciata della recentissima Stazione di Konigsberg. (Fot. Scherl)

La Stazione di Lipsia offre pei servizî un esempio encomiabile e non si può che inchinarsi alla sapienza d'organizzazione che tale assieme rappresenta.

L'enorme edificio fronteggia un vasto viale alberato, e tra la facciata interrotta da ali simmetriche ad essa perpendicolari, sta il piazzale per le vetture.

In questo la Stazione di Milano la supera, perché dispone della enorme comoda "galleria delle carrozze" (ma ribattezziamola e chiamiamola "delle automobili" ormai!) nella quale tutto è disposto per il più agevole carico e scarico delle persone che giungono a piedi o con veicoli.

Quanto al resto — e noi ci soffermiamo specialmente su ciò che di pratico è offerto al viaggiatore — la stazione di Lipsia è una piccola città nella città, dove tutto potete trovare, dalla guida alle frutta, dall'oggetto per un regalo di cui vi ricordate all'ultimo momento all'ufficio postale e telegrafico, aperto anche la domenica per ogni operazione.

Anzi gli uffici sono due, uno all'estremo est, l'altro all'estremo ovest del fabbricato. Ma i turni sono studiati in modo che sempre uno è in piena efficienza.

C'è dovizia d'acqua per lavarsi e per bere e il francescano liquido, con vivace accompagnamento di spazzoloni, viene cosparso senza economia con un servizio di nettezza che è diligente e continuo.

A ciò concorre anche l'ottima manutenzione delle vie cittadine e della sufficiente pulizia dei treni, per cui la gente non porta nella stazione, praticamente, più sudiciume di quanto sempre si produce ove fumano tante locomotive.

E non si vede gente che getta bucce di frutta in terra o sparge minuzzoli di carta all'intorno o legge un quadro orario facendovi correre sopra il dito che spesso strappa e sempre imbratta, con quella incuria che avvilisce e offende l'educazione di chi senta la bellezza della pulizia.

La Stazione di Milano è costata come quella di Lipsia una notevole somma e noi vorremmo perciò che anche nelle cose più minute il viaggiatore cittadino o forestiero vi venisse appagato con illuminata premura, adeguata all'importanza e al significato che tale premura assume, quando si ricordasse che la stazione è il distintivo della città.

Il riordinamento ferroviario di Lipsia data dagli anni della recente guerra e suggellava in quell'operosa città, grigia e attiva, che tanto rassomiglia sotto certi aspetti a Milano, un cumulo di opere formidabili.

Si dovettero scavare milioni di metri cubi di terra, formar raccordi, congegnar scali, fabbricar sovrapassaggi alle vie periferiche, demolir case e opifici, sistemar strade e piazzali interni ed esterni al servizio ferroviario. Tutto ciò senza turbar l'esercizio e

Facciata della Stazione di Stoccarda.

Le tre tettoie della Stazione di Königsberg, viste dai binari. (Fot. Scherl)

giungendo anzi a una soluzione gradita assai alla cittadinanza: quella dell'avere la stazione nel vero centro della città e collegata da velocissimi tram a tutti i quartieri.

A Lipsia ventisei binari trovano ricovero sotto sei tettoie affiancate tutte eguali, larghe e lunghe da scavalcare una superficie di terreno di 66 mila metri quadrati. In ciò essa ha con Milano la parità.

E la parità mantiene anche per il retrostante "parco" dei binari fuori tettoia, i quali si prolungano, prima di irradiarsi in tutte le direzioni, per circa due chilometri.

Gli scambi sono a Lipsia circa 920, a Milano oltre un migliaio; la differenza sta nelle esigenze particolari dell'intreccio dei binari, i quali sono studiati e posati, si capisce, uno per uno, con molta attenzione rispetto all'andamento degli altri.

In una rassegna rapida come questa non possiamo far cenno ai particolari; meritan però d'essere ricordate anche altre stazioni recenti e intelligentemente compiute.

Königsberg, per esempio, la città prussiana che è la testa di ponte per le comunicazioni fra la Germania e l'Europa nord-orientale, dispone dal 1929 di una stazione comoda e bella.

Le tre vaste tettoie che ammettono all'edificio vero e proprio accolgono una dozzina di binari e tutto è stato eseguito con una larghezza di idee che non lascia dubbio sulla intraprendenza ardita dei progettisti e anche sul conto che la Germania fa di Königsberg come città che sorveglia l'estrema propaggine teutonica.

Non solo la tecnica ma anche l'arte ha messo in tale costruzione un impegno che costituisce un significativo e simpatico esempio.

L'immagine, che qui riportiamo, della facciata, è un'altra di quelle misurate e modernissime fronti che ornano e fanno onore all'architetto razionalista dai sani principî.

Altre grandi stazioni europee sono quelle inglesi e fra le tedesche troviamo ancora Colonia, Amburgo, Francoforte e Dresda. Ma in esse non si possono cogliere che particolari di un certo interesse, giacché, quanto all'architettura esse ormai non fanno più scuola, e gli impianti, se pure successivamente aggiornati, non hanno nulla da insegnare a quelli di Milano. Magnifiche e scintillanti di lindore due stazioni nuove ai margini di Zurigo.

Milano e Lipsia possono intanto l'un l'altra gareggiare per inconsueta larghezza e ricchezza di apprestamenti, nell'Europa continentale.

Il movimento dei treni è, per la prima, di circa 320 al giorno, per l'altra di 500. Ma tutto dà pieno affidamento che vi sarà modo di superare perfino gli 850 o 900 treni quotidiani che sono stati previsti nei progetti dell'una e dell'altra, per il futuro.

Ciò presuppone naturalmente molte augurabili cose, fra le quali la ripresa economica, nonché un più diffuso e crescente desiderio di viaggiare.

GINO SPAVENTA FILIPPI.

Le cinque tettoie della Stazione di Milano, viste dai binari.

# Una COLLEZIONE UNICA E DI GRANDE VALORE...

E' OFFERTA DALLA DITTA

## ACHILLE BRIOSCHI & C.- MILANO

AI CONSUMATORI DELLE

# POLVERI EFFERVESCENTI BRIOSCHI

*LE MIGLIORI E MENO COSTOSE*

Ogni scatola di 10 polveri contiene uno stemma a colori finissimi con stampati in dorso alla figura i dati statistici e storici del Comune.

**Pretendete dal vostro Droghiere le POLVERI EFFERVESCENTI BRIOSCHI per acqua minerale artificiale da tavola**

MANDATECI CINQUE LIRE E RICEVERETE IL MAGNIFICO ALBUM PER LA RACCOLTA

# COME AGNELLI TRA I LUPI, ROMANZO DI MILLY DANDOLO

*(8. - Continuazione)*

Egli si alzò. Anna si volse, si allontanò adagio, rientrò in casa, sperando di sentirsi seguita. Ma egli non la seguì, e rimase tutta la notte nello studio.

Anna non si coricò. Si svegliò presto, tutta infreddolita, nella poltrona di cuoio che le parve di ghiaccio. Come odiava le poltrone di cuoio! Ma la casa era già piena di sole, e Anna pensò ad Emilia che le aveva scritto il giorno prima, e le aveva detto che i lilla e i glicini fiorivano nell'orto: poi aveva detto che il bambino sarebbe nato alla fine di giugno; e aveva parlato di Ada, e aveva insistito perché Anna andasse al paese e parlasse di Ada con la mamma.

Glicini e lilla fiorivano, al paese. Che cosa le aveva susurrato Emilia, il giorno del matrimonio, quando si erano abbracciate? "Compatitevi„. E lei aveva riso, Anna, riso nell'orgogliosa sicurezza del suo amore, come se Emilia dicesse una parola meschina che non occorreva sapere.

E invece non vi era proprio altro nell'amore, nel suo amore, nell'amore di tutti: altro non vi è, per chi vive insieme in questa prigione, altro non vi è che compatimento, in attesa d'essere un giorno liberati insieme. Chi dà all'altro la propria vita, dà i propri difetti, le proprie debolezze, gli errori passati e i pericoli dell'avvenire: e chi dà dovrà chiedere compatimento, e chi riceve dovrà ricevere sapendo che non occorre ringraziare, ma accogliere pietosamente il dono: sapendo che, a sua volta, non potrà mai dare di meglio e di più.

Anna si rannicchiò singhiozzando nella poltrona fredda, rassegnata ormai alle ombre e alle nebbie della sua vita. Ma continuò a pensare ad Emilia: e pensò che era meglio andare al paese, quel giorno stesso, per rimanervi alcuni giorni. Intanto si sarebbe calmata, rasserenata; e forse Alessandro si sarebbe persuaso, riflettendo, giacché era meglio rinunciare alla speranza di convincerlo con le parole.

Egli venne puntualmente a colazione; non salutò e non parlò. Anna disse, mentre si alzavano da tavola:

— Ho deciso di andare oggi dalla mamma: anche ieri Emilia mi ha scritto, insistendo. Vorrei parlare di Ada alla mamma: dopo tutto Alfredo è buono, le vuol bene e la rispetta.

Egli disse, quasi subito:

— Ada merita d'essere rispettata.

Anna aveva imposto a sè stessa d'essere calma e di tacere: vi riuscì, quasi senza sforzo, solo perché pensava ad Emilia.

Andò subito a salutare Ada e a dirle che partiva. Ada era sola; il marito viaggiava, per la casa di biancheria; e, per la prima volta da quando erano sposati, non sarebbe tornato che il giorno dopo. Ada disse con lieve pena:

— Non ho mai pensato a questo. Ho paura a stare sola in casa, di notte. Ma dovrò abituarmi.

Anna disse che avrebbe potuto rimanere con lei, e partire il mattino seguente; e Ada apparve sollevata, quasi gaia. Non si accorse che Anna era preoccupata, turbata; ma ad un tratto disse:

— Forse Alessandro non ti permetterà di venire a dormire con me, quando Alfredo è in viaggio.

Anna disse, dopo un silenzio:

— Non lo so. Non ha un carattere facile, Alessandro. Spesso ci urtiamo, per le vecchie ragioni che immagini. A volte ho l'impressione che non mi creda, e mi faccia soffrire perché è geloso. Ma poi penso che mi farebbe soffrire in qualunque modo, per altre ragioni. Anche ora, vedi....

Raccontò brevemente. Poi disse, un po' incerta:

— Ora devo spiegargli che stanotte rimango con te.

— Non rimanere, Anna; — insistè Ada, quasi affannata. — Ora capisco che non puoi rimanere. E poi, devo pure abituarmi. Stanotte avrò paura, e un'altra volta non ne avrò più. Non voglio che tu rimanga, Anna, cara Anna! Domani ti scriverò, e ti dirò se avrò avuto paura.

— Mi scriverai la verità, Ada?

Anna corse a casa, perché il treno partiva presto. Alessandro non era nello studio. Si sentiva angosciata al pensiero di doversene andare senza salutarlo. Avrebbe voluto lasciargli almeno una parola: ma certo non avrebbe scritto la parola giusta! Giunse alla stazione pochi minuti prima che il treno partisse: avrebbe quasi voluto perdere il treno: le pareva di sentire, in certi momenti, che non sarebbe ritornata più.

Si disse partendo:

— Resterò fin che Emilia vorrà che io resti. Forse Alessandro è contento che io stia con lei, perché le vuol bene e la stima.

Era certa, nella sua umiltà, che le avrebbe giovato stare con Emilia, e questo avrebbe potuto pensarlo anche Alessandro.

Arrivò al suo paese dopo il tramonto; e il ritorno le procurò solo una gioia inattesa, che la sollevò. Era nata in una città lontana, ed era ormai giovinetta, quando la madre, rimasta vedova, aveva creduto di risolvere il suo grave problema economico, andando a vivere nel paese dove possedeva

*(Vedi continuazione a pag. 56)*

Più meglio non si può dire, ma Lazzaroni, la gran marca che vanta due secoli di esperienza, "più meglio„ lo fa. Migliorare, perfezionare sempre. Materie prime sceltissime, macchinario modernissimo, lavorazione perfetta, secondo la tecnica inglese, confezione igienicamente controllata, garanzia continua di un prodotto insuperato. Avete assaggiato i Biscotti di Gran Lusso Lazzaroni? Una squisitezza nutriente. Offritene alle amiche. Recherete loro una gioia veramente salutare.

Serie biscotti Lazzaroni di Gran Lusso:
*PETIT BEURRE - BASTONCINI MARIE - TAPIOCA - TOURIST*
tutti al burro di purissima panna.
*Prezzo del Pacchetto Lire DUE*

Lazzaroni
SARONNO

ERVA-MILANO

# LUBRIFICAZIONE: LA TREMENDA INEZIA

## Quando si usa un olio qualunque

si rilevano facilmente, nel cambio di velocità, movimenti rumorosi che preannunziano riparazioni di difficile e sempre costosa mano d'opera.

La manovra facile e silenziosa del cambio dipende in gran parte dalla qualità del lubrificante che deve soddisfare due opposte esigenze: essere sufficientemente fluido per raggiungere parti difficilmente accessibili e abbastanza viscoso per aderire ai denti degli ingranaggi e resistere alle elevate pressioni.

Rendete la manovra del cambio docile e silenziosa, e conservatene perfette le condizioni meccaniche lubrificandolo con la gradazione raccomandata dalla Guida del Mobiloil.

*I prodotti Mobiloil resistono di più.*

GARGOYLE

# Mobiloil

L'olio mondiale di Qualità

VACUUM OIL COMPANY, S.A.I. A-12b

VOCO

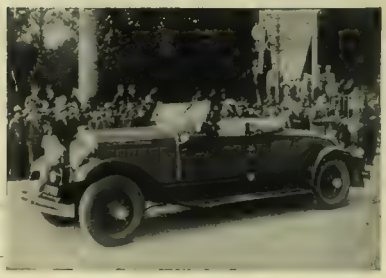
# PER LA SPIAGGIA USATE SEMPRE UN *Bradley*

COSTUMI DA BAGNO

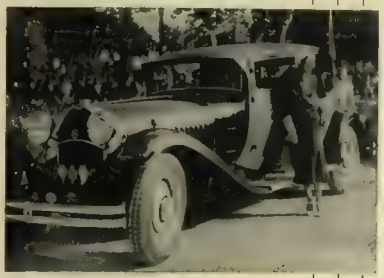
*In vendita in tutto il Regno e presso:* MILANO: Principe di Galles; Paolo Fischetti; Maria Menni; Ditta Sanguinetti; Carla Batezat - ROMA: Piperno al Corso; Romolo Trani; S. A. Toscano - TORINO: Leopoldo Grosso; Ditta Fernekess; Norzi & Co. - GENOVA: R. Foglino; Società Commerc. Anonima; Onorato Rosina - MODENA: Guido Melli - VENEZIA: Emilio Ruggeri - LECCE: Domenico Lazzaretti.

Made in Milwaukee (U.S.A.)

Primo Premio: Signora Flora Liscia.



Secondo Premio: Madame de Laoutre.



Principessa Ruspoli.

Principessa di San Faustino.

# CONCORSO ROMANO DI ELEGANZA

## QUATTRO PREMI QUATTRO MACCHINE

MONTATE SU GOMME **DUNLOP**

tanx

Le prerogative di un'estetica signorile riconosciute ufficialmente ai pneumatici più quotati per la loro solidità e per la loro sicurezza.

(Fotografie gentilmente concesse dal settimanale *Raci*).

**MILANO** HOTEL REGINA

CENTRALISSIMO - COMPLETAMENTE RINNOVATO
ACQUA CORRENTE E TELEFONO IN TUTTE LE CAMERE
RESTAURANT - BAR

*Nuova Direzione:* Cav. Uff. G. MAESTRI

una piccola, vecchia casa. La giovinetta aveva obbedito con rammarico, lieta di allontanarsi spesso dal paese, per recarsi nelle città che le piacevano, ospite da amici. Ma a poco a poco le amicizie si erano raffreddate; ella aveva sentito che la grazia e l'intelligenza non fanno perdonare la povertà: così nessuno era rimasto, a ricordare la vita migliore: solo una passione, eredità di quel tempo, l'aveva consolata e umiliata, esaltata ed oppressa, per anni. Si diceva più volte, nelle lunghe ore solitarie che adesso riconducevano i suoi pensieri al passato, si diceva che, forse, il rimpianto e il desiderio d'una vita facile e gaia, le avevano ispirato e mantenuto quella passione.

Adesso ritornava con gioia. Il cielo, il paese, la campagna, tutto era pieno di vento: voci, grida, canti, suoni di campane, parevano sospesi in alto, e venivano dai luoghi più lontani, gettati rapidamente, e poi rapidamente si perdevano. Questa gioia improvvisa d'anima e di vento illuminava anche il ricordo di Alessandro. No, egli non le perdonava, e non faceva nulla per intenderla e per farsi amare da lei: ma in ogni modo bisognava amarlo. E tanto più lo amava allontanandosi da lui, guardandolo, dietro a sé, in una luce non offuscata da malintesi e sospetti.

Arrivò a casa, tutta ridente, tutta un po' scomposta dal vento, tacita, come portata da ali invisibili. Vide Emilia cambiata, grassa e pesante; forse era questo che la faceva sembrare imbruttita; e poiché la giovane donna parlava di questo, con lieve ansia, Anna disse subito:

— Il tuo viso è sempre lo stesso: il resto durerà ancora poco!

Ma Emilia continuava a dire sorridendo:

— Ora sto bene e sono contenta. Mi sento solo il respiro affaticato, come se avessi sempre corso.

La madre venne subito; parve ad Anna che il suo volto fosse invecchiato, indurito nella volontà di non guardare la pallida immagine di Ada. Anna era intimidita, come sempre davanti alla suocera. E ad un tratto ebbe la sensazione che Ada fosse veramente lontana e sola, né mai avrebbe potuto avvicinarsi e farsi intendere. Era forse la suggestione del freddo volto materno che improvvisamente indeboliva la sua fede? Sì, Ada era lontana e sola.

Pietro venne a casa per la cena, ed espresse una gioia sincera vedendo Anna; era anche felicissimo di avere presto un bambino. Era ingrassato, un po' appesantito; parve ad Anna che trattasse Emilia con una confidenza un po' volgare, benché dimostrasse di volerle bene. Pareva meno che mai fratello di Alessandro: da lontano Alessandro si illuminò nel ricordo di Anna, che si disse orgogliosa: "I suoi difetti si possono anche amare, come le sue virtù". Non si domandò se anche Emilia giustificasse nello stesso modo il suo amore per Pietro.

Nessuno parlò di Ada. Dopo cena, Pietro uscì; egli aveva quest'abitudine — disse Emilia — ed era, d'altra parte, la sua unica distrazione: non pareva che la giovane donna ne soffrisse. La madre uscì presto dal tinello, forse per evitare un colloquio con Anna.

— Vuoi che andiamo nell'orto? — propose Emilia. — È tutto in fiore.

Il vento si era calmato nella notte limpida: pareva che rimanesse ancora, sull'orizzonte, un vago rossore di tramonto. L'orto era grande, ordinato, ravviato, come un giardino: e infatti era insieme orto, giardino, frutteto. I meli e i peri erano ancora in fiore, ma susini e ciliegi sfiorivano già nella calda primavera, pronti al frutto.

Vi erano glicini sui muri, e cespi di lilla qua e là: un melo giapponese splendeva, tutto rosso, in mezzo all'orto.

Le giovani donne camminavano lentamente e parlavano di Ada. Emilia, perplessa, consigliava di aver pazienza; forse non era ancora prudente parlare con la mamma, che aveva molto sofferto, delusa ed offesa, per l'inesplicabile decisione di Ada: non aveva capito quel matrimonio, non avrebbe mai voluto capirlo. Anna disse che Ada era povera e aveva bisogno d'aiuto.

— Mi ha scritto — disse Emilia — che da noi, da Pietro non vuole nulla, se non c'è il consenso pieno della mamma. Tu sai com'è Ada. E poi, tutto il patrimonio è della mamma; il babbo non è stato che un abile amministratore. Il male è che la mamma e Ada non si sono mai capite....

L'orto effondeva tutti i suoi aromi e i suoi profumi, rivelava la sua fragrante vita vicina, invitava alle effusioni, quasi al canto.

— Ora capisco che Alessandro somiglia alla mamma, — diceva Anna pensosamente, poiché Emilia le aveva chiesto di sé e della sua vita. — Siamo tanto diversi, eppure ci amiamo. Lui è geloso, suscettibile, ostinato: spesso mi accorgo di non comportarmi come

*(Vedi continuazione a pag. 62)*

IDROLITINA

SERVE A PREPARARE

La più gustosa
la più economica
grata litiosa
acqua da tavola
sola già iscritta
Farmacopea

A. GAZZONI & C.
BOLOGNA

PREZZO DI VENDITA L. 1480
(senza basamento)
COL BASAMENTO L. 100 IN PIÙ
L'ITALIA PRESENTA AL MONDO
IL MUSAGETE JUNIOR
LA NUOVA CREAZIONE DELLA
RADIOMARELLI
MAGNETI MARELLI

# PARTENDO PER LA VILLEGGIATURA

non dimenticate
di fornirvi della
indispensabile

**Magnesia S. Pellegrino**

con anice
senz'anice
effervescente

# MAGNESIA S.PELLEGRINO

# UNA VOLTA

*RICCO ASSORTIMENTO PRESSO LA GIOIELLERIA - OROLOGERIA ROMOLO VERGA - MILANO PORTICI SETTENTRIONALI N. 19 E PRESSO LA CASA MONDIALE MAPPIN & WEBBS - ROMA*

# IERI

# OGGI

Non più la chiavetta come una volta, nè la corona da girare come ieri! Il secolo dell'automatismo ha prodotto l'orologio senza carica ROLLS. Al minimo gesto, esso si carica per l'oscillare del suo meccanismo sul cuscinetto a sfere più piccolo del mondo. Il suo movimento intercambiabile è racchiuso in una cassa ermetica. Solidità, precisione e grande varietà di modelli sono garanzia di rara eleganza.

Chiedetelo a Firenze alla
GIOIELLERIA - OROLOGERIA
GIOVANNI DEL BONO
Ponte Vecchio, 3

# ROLLS

## L'OROLOGIO SENZA CARICA TECNICAMENTE PERFETTO

ÉDITIONS STEP

SOCIÉTÉ CENTRALE DE LA MONTRE SANS REMONTOIR A.P.E.C
66, RUE LÉOPOLD-ROBERT - LA CHAUX-DE-FONDS (SVIZZERA)

IN VENDITA PRESSO I MIGLIORI GIOIELLIERI E OROLOGIAI

Concessionario Esclusivo per l'Italia e Colonie:

Cav. PIETRO ACCARDI - Corso Italia, 6 - MILANO - Telefono 86-396

**Il "Diana" di Milano è l'albergo che segue di pari passo il progresso della città laboriosa e forte.**

A POCHI MINUTI DALLA NUOVA STAZIONE

dovrei, ma non so che cosa fare! Con lui si sbaglia sempre. O ci voleva, per lui, una donna diversa, calma e abile. Ma egli dice, nonostante tutto, che non avrebbe mai sposato un'altra: e dice che — per sempre — può amare me sola....

Pareva che le parole si effondessero da quelle umidi fragranze, o si profumassero nell'aria venendo dall'anima inebriata. Tra qualche settimana, diceva Emilia, sarebbe fiorita la spalliera di gelsomino, in fondo, vicino al cancello sui campi.

— Allora tu credi che sia meglio non parlare di Ada?

Ora Emilia credeva che fosse meglio. Più avanti, forse, Alessandro avrebbe potuto ottenere qualcosa; che pensava di Ada Alessandro?

— È stato buono, — disse Anna, un po' incerta. — Però mi ha detto chiaramente che vuole vedere Alfredo in casa nostra meno che sia possibile: mai, se è possibile. Ha saputo che sua madre fa la stiratrice, in provincia, e vive presso un fratello che è cameriere di caffè. In fondo non baderebbe a queste cose, Alessandro: ma Alfredo non gli piace. E sai com'è, se si ostina! Però io vado da Ada quando voglio, e Ada viene da me. So che presto la suocera andrà a trovarla: questo pensiero mi dà pena: mi pare che Ada dovrà soffrire....

Anna poteva parlare di sé e di Ada, ma di sé Emilia non parlava, come se sapesse di non poter dire cose interessanti. Ad un tratto chiese, mentre rientravano:

— Verrai a fermarti parecchi giorni, quest'estate, quando sarà nato il bambino?

Anna promise, intenerita. Poi Emilia susurrò, come parlando a sé stessa:

— Speriamo che almeno Ada non abbia presto bambini: come farebbe?

Parve ad Anna che la cosa più triste, nella vita di Ada, fosse ora l'impossibilità di avere una persona di servizio; forse anche Emilia pensava questo: e Anna sentì che questo era vero, ed era anche molto misero e meschino. Certo, vi sono miserie maggiori; ma altre, le più meschine, dànno forse più pena: perché danno la vergogna di doverle subire.

Anna disse, entrando nella camera di Ada, che Emilia aveva fatto preparare per lei:

— Bisognerebbe che la mamma si persuadesse a mandare qualche soldo ogni mese, perché Ada potesse prendere almeno una donna a mezzo servizio....

Tra i fiori e gli uccelli, le pagode e gli alberi, quelle parole ebbero una risonanza inattesa: come se di tanti sogni non fossero rimaste che quelle povere parole.

Anna non parlò di Ada alla suocera, il giorno dopo; ebbe l'impressione, anzi, che la vecchia signora fosse piuttosto fredda con lei, pronta a respingere qualunque allusione, decisa anzitutto ad evitarla. Ma Anna pensava che forse, trattenendosi al paese qualche giorno, l'occasione di parlare si sarebbe presentata. La suocera era occupatissima a cucire il corredino; poco lasciava fare anche ad Emilia, che non le pareva abbastanza abile: ricusava il suo aiuto e quello di Anna, in un modo che sarebbe stato mortificante, se Emilia non fosse stata buona e docile, e Anna non avesse pensato che la madre somigliava ad Alessandro.

Arrivò, dopo due giorni, la lettera di Ada:

"Ho avuto un po' di paura, cara Anna, solo un poco. Alfredo dovrà allontanarsi spesso, e bisognerà che mi abitui. Credo che presto mi sarò abituata, senza dubbio."

Anna pensò con pena che certo Ada aveva avuto molta paura; e non disse niente neppure ad Emilia, che forse non avrebbe potuto comprendere. Emilia viveva nella casa grande, comoda, e tutto era intorno a lei sicuro e vigile: la mamma e Pietro, e anche Alessandro, non avrebbero capito, perché erano troppo diversi. E Anna provava tanta pena, perché ricordava la sua casa tetra, la povertà in solitudine, e il suo bisogno di cantare per vincere la paura. Sentiva Ada parlare con voce lieve e un po' affaticata, col tono di chi non dice tutta la verità:

"Credo che presto mi sarò abituata."

E vedeva Ada lontana, in un avvenire incerto, trasognata e irresoluta pur nel suo amore, affaticata dalla sua stessa ostinazione.

Aveva aspettato la lettera di Ada, ma da Alessandro non aspettò nemmeno un saluto. Infatti egli non scrisse mai: e un giorno Emilia se ne accorse, ma non parlò. Una sera andarono insieme al cinematografo: parve ad Emilia che Anna fosse tanto felice non come chi viene da una grande città. E Anna spiegò poco dopo, improvvisamente intimidita:

— Sai, ad Alessandro non piace il cinematografo, e non vuole che ci vada sola.

**S. A. RUFFONI**
INDUSTRIA MOBILI PIEGHEVOLI E CURVATI
PAROMA DI VALPOLICELLA (Verona)
*Fornitrice della nuova Stazione Centrale di Milano.*

Il Viale Principe Amedeo.

# RIMINI

MIRAMARE - VISERBA - BELLARIA

LA PIÙ BELLA, SPAZIOSA E SIGNORILE RIVIERA D'ITALIA

Unica spiaggia che abbia un centro balneare nel quale sorgono il Kursaal, il Grand Hôtel e l'Albergo del Parco.

Altri Alberghi e Pensioni con ogni conforto moderno.

Molte ville da affittare.

Parchi - Giardini - Teatri - Sports - Mondanità.

*Informazioni: AZIENDA DI CURA E SOGGIORNO - RIMINI.*

**Jubilar**

**La VOIGTLÄNDER da 160 lire**

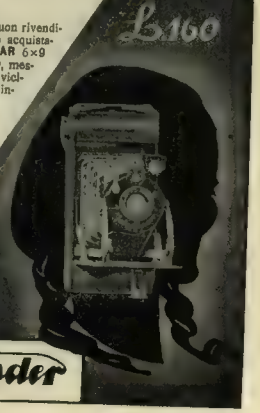
Solamente **L. 160.-** per un vero apparecchio pieghevole con anastigmatico, è qualche cosa di così magico, che si stenterebbe a crederlo se non fosse stato lanciato da una casa mondiale come la Voigtländer per festeggiare il suo 175° anno di vita

Da oggi quindi e presso ogni buon rivenditore dell'articolo tutti possono acquistare il nuovo apparecchio **JUBILAR** 6×9 con Voigtar anastigmatico 1 : 9, messa a fuoco su due soli punti (vicino e distante) al prezzo sopraindicato

****

*Chiedere il prospetto gratuito al più vicino negoziante, od al Rappresentante Generale per l'Italia*

**CARLO RONZONI**
Via Cappuccio 16
MILANO




**Voigtländer**

Dal

# SACHET EUGÈNE

esigetelo

dipende la salvezza dei vostri capelli. Vigilate, Signora, affinchè il vostro parrucchiere usi solamente questo piccolo "Sachet" quando vi farà una

# ONDULAZIONE PERMANENTE

# EUGÈNE

**I fedeli clienti di EUGÈNE che si sono impegnati a fare la permanente EUGÈNE col vero metodo EUGÈNE e col vero SACCHETTO EUGÈNE**

**Alessandria:** Caretti — **Ascoli Piceno:** Paolini Emilio — **Bari:** Scarpa Michele — **Biella:** Flora Gilone — **Bologna:** Muttini - Orlando - Pelle Carmelo **Bolzano:** Randeau — **Bordighera:** Gastaladelli **Brescia:** Maia Iro - Rizzardi Giuseppe — **Busto A.:** Graziani — **Cagliari:** Luisetti e Simeone - Scameroni Casbeno — **Catanzaro:** Nanni — **Cornebbio:** Dotti Alfredo — **Crema:** Zanibonì — **Fabriano:** Schicchi Amleto — **Fano:** Albergo diurno Taussi — **Firenze:** Delestre - Fratelli Pulga - Landi Ida - Sorelle Papa - Sbrana Renato — **Genova:** Angiolina - Bernini - Casa Enzo - Ciccio - Michalec - Vergottini - Zamboni — **Intra:** Marina — **Jesi:** Magini Nello — **La Spezia:** Armando — **Lecco:** Cocchi — **Legnano:** Tiraboschi — **Lucca:** Simonetti Tullio — **Milano:** Annichiarico - Attilio - Fratelli Biancardi - Fratelli Cadei - De Stefani - Eugenio - Ghislotti - Facchinetti Emilia - Magazzini Franco - Malagoli - Mangia Tino - Nella - Palieri - Passeri - Rigamonti Franco - Vignuò - Zanoli - Solzi — **Modena:** Mori — **Montecatini:** Tonfoni cav. Ezio — **Monza:** Tagliaferri — **Napoli:** Alfred - Carenza - Salvatore e Umberto — **Ortona a Mare:** Pasquini Angelo — **Padova:** Osti - Tirone - Voltan - **Palermo:** André Fabbri — **Parma:** Giulio — **Piacenza:** Prati Medardo — **Riccione:** Mori — **Rivarolo Canavese:** Ratti Venanzio — **Roma:** Attilio - Angelo - Barbera - Casa Mario - Casa di Bellezza "Cafaro" - Casa Marcel - Costantini Luigi - De Luca - Egly Alberto - Sanacore - Valenti — **Saisomaggiore:** Malagoli - Pignacca — **Sant'Antonino di Susa:** Giovale Abele — **San Pellegrino:** Frassoni cav. Eugenio — **San Remo:** Dotti Alfredo — **Stresa:** Pech — **Torino:** Angelo - Armando - Bruera - Caudana - Cerutti e Antonielli - Coda Benedetta - Fratelli Gatti - Giulio - Meglioccio Angiolina - Novarese Natalina - Dante e Mario Pissamiglia - Sorelle Quagliotti - Rogliatti - Rossi — **Trento:** Spirck — **Trieste:** Salone Maddalena — **Urbino:** Valentini Paolo — **Vercelli:** Maria Marello — **Viareggio:** Fratelli Pulga - Costantini.

Una città del sole e dell'acqua nel più bel quadro della Costa Azzurra orientale: la baia della Veglia. Il più bel l'insieme architettonico per la gloria degli sports estivi: piscina olimpica, lussuoso ristorante, terrazze, pergolati.

**Monte-Carlo Beach Hôtel**

in faccia al mare, con balcone "solarium" in ogni appartamento.

Tennis al "Country Club" - Golf al Mont-Agel (aperto tutto l'anno, temperatura ideale).

Informazioni alla
SOCIETÀ DEI BAGNI DI MARE
Servizio B.Z. MONTECARLO

MONTE CARLO BEACH

HAVAS

**CIPRIA EULALIA N. 5**

**L'impareggiabile prodotto**

altamente apprezzato dalle signore aristocratiche di tutto il mondo.

Perfetta creazione scientifica del celebre

INSTITUT DE BEAUTÉ - PARIGI - 26, Place Vendôme

deve la sua fama incontestata ai suoi incontestati pregi.

PERFETTA ADERENZA — FINEZZA — AROMA SOAVE

Si fabbrica nei colori di moda

Chiedetela ai migliori Profumieri e Farmacisti

**PER VIAGGIATORI MODERNI SISTEMI MODERNI!**

Acquistate per i vostri viaggi i

**"B. C. I. Travellers' Cheques"**

assegni per viaggiatori della

**Banca Commerciale Italiana**

in Lire italiane, Franchi francesi, Marchi, Sterline e Dollari, venduti

**franco di commissione e spese**

*Opuscolo spiegativo presso tutte le Filiali della*

**Banca Commerciale Italiana**

Andrei con Ada, ma ha sempre tanto da fare: siamo andate una volta, ma lei non vuole che io paghi per tutte e due.

Ad un tratto parve ad Emilia che Anna e Ada fossero ugualmente sperdute, lontano; e Anna, che pure era sempre affettuosa e confidente, non diceva tutto di sé, e nemmeno ciò che pensava di Ada. Non disse mai che Alessadro non aveva scritto: forse non ne soffriva neppure. Desiderava tornare da lui: e l'amore e il desiderio le davano una gioia sempre ardente al pensiero di Alessandro che certo l'aspettava senza volerlo confessare.

Dimenticava dissidî e rancori, dimenticava il triste incontro all'angolo della strada, dimenticava passato e presente, per ricordare solo Alessandro. Le pareva perfino giusto che egli non le scrivesse: perché, infine, egli aveva tutte le ragioni per essere in collera con lei! L'incontro di quella sera, e la sua rapida partenza: e neppure lei aveva scritto! Sì, lei sola aveva sempre torto, e doveva chiedere perdono, e doveva essere grata di ogni speranza d'amore.

Si convinse facilmente che era meglio non parlare di Ada alla suocera; e decise, un po' affrettatamente, di partire. Pietro non era mai in casa; ma espresse il suo rammarico per quella decisione. Emilia tacque, come se avesse compreso.

Anna partì, in un pomeriggio caldo che pareva d'estate. Emilia aveva tolto all'orto i più bei fiori, le ultime glicine, e i lillà bianchi che piacevano ad Anna. "Per te e per Ada."

Anna se ne andò sorridendo, arrivò sorridendo, rientrò nella sua casa a sera, con le braccia cariche di fiori, tutta profumata e accaldata. Il suo volto era splendente, il suo sorriso aveva quelle misteriose intenzioni d'amore che turbavano Alessandro. Ella teneva i fiori stretti, come per non farsi abbracciare: ma poi sentì che egli la cercava tra i fiori, imperioso, e quasi irritato: e non voleva parlare, per timore di perderla e di perdersi: tutti e due come affannati a cercare nel silenzio e nelle carezze qualche cosa di più profondo, che la sfiducia e l'orgoglio quotidiano avrebbero potuto distruggere.

Ma il giorno dopo la sfiducia e l'orgoglio ripresero il loro triste dominio. Da vicino, Alessandro si mostrava ad Anna privo di quella luce che gli avevano dato i suoi luminosi pensieri. Amava, sì, come aveva detto, anche i suoi difetti: ma quell'amore ogni tanto le riusciva pesante, le toglieva il respiro.

Non avrebbe voluto uscire sola, temendo un incontro: ma temendo, molto di più, che Alessandro la vigilasse. Non le piaceva stare in casa; non riusciva ad amare i mobili e gli oggetti scelti da Alessandro, tanto diversi dalla sua calda anima cantante: ma non l'avrebbe detto a lui, perché era certa di dispiacergli. Aveva scherzato, il primo tempo, leggermente, parlando dei mobili: Alessandro non aveva detto nulla, ma il suo silenzio accigliato l'aveva assai mortificata. Del resto, che importava a lei dei mobili?

Suonava e cantava; ma un giorno, chi sa perché, il suono della sua stessa voce la fece piangere.

L'estate venne, piena, sulla città di pietre e di asfalto: nei giardini polverosi, gli alberi fermi parevano finti, e non davano frescura. Misteriose fornaci sotterranee scaldavano l'asfalto delle vie, che si plasmava come creta ad ogni pressione, e mandava un odore simile a quello dei muri sudici sotto il sole: triste sudore delle cose che non trovano ristoro, come gli esseri animati.

Ada usciva ogni mattina con la borsa della spesa, una borsa di velluto nero che le aveva regalato Anna. Camminava volentieri: e nei negozi tutti servivano con una certa prontezza la timida signora dal viso bianco sotto il piccolo feltro nero. La loquace droghiera che sedeva alla cassa, le chiedeva anche, ogni volta, notizie della sua salute: le giovani signore soffrono, d'estate, in città! E forse la giovane signora era così pallida per qualche altra ragione.... Infatti, un giorno Ada disse di sì, con un cenno stanco del capo. Le dava tanto fastidio l'odore della drogheria, acre, e pur molle, misto di cannella e di petrolio: e ad un tratto si sentì male, e sarebbe caduta, se la droghiera non fosse accorsa, e non l'avesse fatta sedere

HOTEL PRINCIPE & SAVOIA MILANO

1ª Ordine
NUOVISSIMO
RINOMATO RISTORANTE
Concerti Serali
Telegrammi: PRINCIPAL

Piazzale Fiume Giardini Pubblici
Magnifica posizione tranquilla
Dirett. Gener. Cav. Uff. G. BARATTINI

A 3 minuti dalla NUOVA STAZIONE

GUIDO TREVES - CALOGERO TUMMINELLI, DIRETTORI. EUGENIO GARA, redattore capo.

Fate la minestra col
Brodo di carne in Dadi
MAGGI
purissimo e sostanzioso
Croce-Stella ORO
Provate il nuovo tipo
Non aromatizzato

FERRO-CHINA BISLERI
LIQUORE TONICO RICOSTITUENTE
VOLETE LA SALUTE??
FERRO-CHINA-BISLERI
ACQUA MINERALE DA TAVOLA
NOCERA-UMBRA
(SORGENTE ANGELICA)

dietro al banco. Voleva che bevesse un bicchierino di amaro, ma Ada ricusò, con improvvisa energia. Se ne andò, quasi vergognandosi della sua debolezza. Non doveva essere contenta? Proprio alcuni giorni prima Pietro le aveva annunciato con un telegramma la nascita d'una bambina; ma lei non aveva ancora osato scrivere a Emilia. Non poteva sapere che Emilia aveva pensato a lei, in quei giorni; e che ad un tratto, quando tutti la credevano assopita, col viso ridivenuto bello e dolce posato accanto al viso della sua bambina dormente, aveva susurrato come tra sé:

— Povera Ada.

Anna andava al paese per qualche giorno: ed era tutta commossa.

— Vorrò tanto bene alla tua creatura, voglio già bene alla bambina di Emilia! Ma come puoi stare sola, Ada?

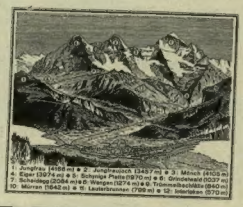
— Ora viene mia suocera, — disse Ada arrossendo. — È una donna semplice, ma buona, e poi è la mamma di Alfredo. Resterà con noi qualche settimana. Ma non mi affatico, Anna, credilo! Torna presto.

Alfredo aveva dovuto partire. E Ada aveva meno paura, adesso che c'era una vita dentro alla sua vita: sedeva alla finestra aperta sui tetti, guardava il tramonto lunghissimo, e le prime stelle pallide sospese su tenui cortine rosse. Misteriose finestre si accendevano lontano, fantastiche spire di fumo uscivano dai comignoli: una calda vita illuminava la sera. Esseri invisibili facevano sentire le loro voci confuse, parlavano da terrazzini bassi, da finestre nascoste, esseri umili e sacrificati cercavano frescura in una zona imprecisabile tra l'asfalto bruciante e il cielo infocato. Ada si era comprato un ventaglio di pochi soldi: e si faceva vento, seduta vicino alla finestra. Non aveva paura del cielo grande, e della città sui tetti: mentre invece le piccole stanze avevano misteriosi angoli oscuri, e forse erano abitate da invisibili esseri sconcertanti. Voltava le spalle a quegli esseri, cercando di pensare intensamente a ciò che era più luminoso e fresco dinanzi a lei, fuori della sua vita chiusa e semibuia.

*(Continua)* MILLY DANDOLO.


# Utilizzate bene i vostri giorni di vacanza

Una magnifica regione alpina è il massiccio della Jungfrau nell'Oberland bernese. Interlaken (kursaal e piscina), Grindelwald (piscina), Lauterbrunnen, Mürren, Wengen (piscina) e Scheidegg sono luoghi di soggiorno e di cura, con alberghi muniti del proverbiale "comfort svizzero„ con ogni categoria di prezzi.




Ferrovie alpine congiungono questi luoghi colle celebri alture della Schynige Platte (giardino alpestre) e colla Jungfrau (3457 m.). Nella pittoresca regione della Jungfrau vi trovate in un centro dove avete la possiblità di poter compiere giornalmente le più incantevoli e interessanti gite.

Licenza R. Pref. di Venezia dell'11-2-1929.

CELEBRATE FINO DAL 1764 DALL' ILLUSTRE FISICO G. B. MORGAGNI NELLA SUA « EPISTULA MEDICA, TOMUS QUARTUS, LIBER III, PAG. 18 XXX PAR. 7 » NELLA QUALE EGLI DICHIARA COME LE PILLOLE DI S. FOSCA ESERCITINO UN'AZIONE EFFICACE MA BLANDA, SENZA CAGIONARE ALCUNO DI QUEI DISTURBI PROPRI ALLA MAGGIORANZA DEI PURGANTI.

# ZERMATT

(1620 m. s. m.)

Stazione climatica e centro di escursioni incomparabili. Il vero soggiorno ideale. Nessun traffico di automobili. Numerose passeggiate facili e interessanti. Immense foreste di pini e d'abeti.

Aperto da maggio a ottobre.

I sette Alberghi Seiler (1000 letti):

HOTEL MONT CERVIN
HOTEL VICTORIA — HOTEL MONT ROSE
HOTEL BEAU-SITE — HOTEL DE LA GARE
HOTEL RIFFELALP — HOTEL LAC NOIR

Sono i primi e i più reputati della regione.
Camere con pensione da L. 45 in più.

*Prospetti e tariffe a richiesta presso la Direzione Generale degli Alberghi Seiler - Zermatt*

# L'ACIDITÀ - LA CAUSA DI UNA CATTIVA DIGESTIONE

QUASI tutti i disturbi digestivi risultano da una soverchia acidità stomacale che provoca la fermentazione degli alimenti e l'irritazione delle mucose dello stomaco. Il rimedio preconizzato contro questi malesseri digestivi è la Magnesia Bisurata che neutralizza istantaneamente l'eccesso d'acidità, fa cessare la fermentazione e calma quasi immediatamente l'infiammazione delle mucose. La Magnesia Bisurata si trova in polvere ed in tavoletta in tutte le Farmacie e costituisce attualmente il rimedio il più sicuro, il più rapido ed il più efficace per calmare tutti i disturbi dovuti ad una cattiva digestione.

## Dovete Dimagrire

Fate presto se non volete che il grasso vi invada, e vi condanni quindi ad un martirio fisico e morale. Ricordatevi sempre di questo; l'obesità non è però un male incurabile al quale bisogna rassegnarsi. Contro questa malattia esiste un rimedio efficace, certo, e sempre senza pericolo, le

## Pilules GALTON

Queste pillole agiscono immediatamente sul grasso superfluo delle gote, della nuca, del dorso, del ventre, delle anche, ecc. A base di piante, esse sono non solo inoffensive, ma benefiche per la salute. Non rassegnatevi dunque più al martirio dell'obeso. Vivete come chiunque poichè potete ricuperare avvitezza, salute, gioventù prendendo semplicemente le PILULES GALTON.

*J. Raité, pharmacien, 45, rue de l'Echiquier, Paris.*

Depositi: Farm. Zambeletti P.S. Carlo 5, Milano. — Farm. Tarylon, Torino. — Farm. Manzoni, Via di Pietra 91, Roma. — Farm. Lanzellotti, P. Municipio 15, Napoli, ed in tutte le principali farmacie.
Il flacone: L. 20,60 anticipate, spedito franco.
(Non si fanno spedizioni contro assegno.)
*Autorizz. Prefett. Milano n° 10.063.*

BRUNO CICOGNANI

**Strada facendo**

L. 8.50

Chiedere Catalogo L. I. 3l.

## ESAME degli OCCHI

per vedere bene lontano e vicino - chiedere Catalogo Metodo gratis per esaminarsi la vista

**F. VANZINA**

Graduate American Optician
MILANO - Galleria Vitt. Emanuele, 80

## PASTINE GLUTINATE

PER BAMBINI ED AMMALATI

GLUTINE (sostanze azotate) 250/0 conforme D. M. 17 agosto 1918 N. 19

F. O. Fratelli **BERTAGNI** - BOLOGNA

## GLI ULTIMI DI CAPORETTO

RACCONTI DEL TEMPO DELL'INVASIONE

DI CESCO TOMASELLI

L. 15.—

Gli abbonati che domandano di cambiare l'indirizzo per l'invio del giornale, devono accompagnare la richiesta con la rimessa di UNA LIRA

## DIARIO.

**21 giugno.** *Londra.* La proposta formulata da Hoover per una moratoria di un anno a favore di tutti i Paesi debitori degli Stati Uniti e per la contemporanea sospensione di tutti i pagamenti tra gli altri Paesi ex belligeranti, è stata accolta con un senso di gradita sorpresa.

*Madrid.* Con la proclamazione dei candidati alle elezioni si inizia, secondo l'espressione del ministro degli Esteri Maura, la "settimana di passione" spagnola.

*Belgrado.* Il rimaneggiamento del Gabinetto voluto ed effettuato da Re Alessandro, provoca le dimissioni di cinque ministri croati e sloveni.

**22.** *Roma.* La proposta del Presidente Hoover per la moratoria è accolta con favore. È assicurata l'adesione dell'Italia, dell'Inghilterra e della Germania.

*Londra.* La favorevole accoglienza che i circoli politici hanno fatto alle proposte di Hoover, ha trovato una manifestazione ufficiale nelle dichiarazioni del Primo Ministro.

*Madrid.* Un comunicato ufficiale segnala la proclamazione di 900 candidati, appartenenti a 26 partiti o gruppi diversi.

**23.** *Londra.* Re Giorgio, nella sua qualità di Capo dell'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme, assistito dal Principe di Galles, investe settecento nuovi cavalieri, per commemorare il centenario della rinascita dell'Ordine nel Regno britannico.

*Vienna.* Il Cancelliere dott. Buresch ha fatto al Consiglio Nazionale le dichiarazioni del nuovo Governo che sono state accolte da applausi specie nella parte accennante all'Unione doganale con la Germania.

**24.** *Roma.* L'ambasciatore d'Italia a Washington consegna al Governo degli Stati Uniti d'America l'adesione dell'Italia alla proposta del Presidente Hoover.

*Città del Vaticano.* L'ambasciatore d'Italia presso la Santa Sede consegna al segretario di Stato la risposta del Governo italiano alla nota del Vaticano riguardante l'Azione Cattolica.

**25.** *Roma.* Il Governo informa ufficialmente la Gran Bretagna, la Francia e la Germania dell'accettazione da parte dell'Italia della proposta Hoover.

*Tirana.* La Camera approva in prima lettura la Convenzione per il prestito decennale concluso tra l'Italia e l'Albania.

*Pechino.* Nei distretti di Ping-Kiang e di Liu-yang (Hu-nan) 400 000 persone sono state uccise dai banditi rossi durante gli ultimi due anni. Un rapporto pervenuto al Governo cinese riferisce che le popolazioni di interi villaggi furono fatte prigioniere e massacrate.

**26.** *Parigi.* In un silenzio impressionante il Presidente del Consiglio legge alla Camera il testo della risposta francese alla proposta del Presidente degli Stati Uniti.

*Bucarest.* Alla Camera, parlando sulla proposta Hoover nei riguardi della Romania, il ministro delle Finanze dice che bisogna attendere la cristallizzazione definitiva della formula della proposta quale sarà adottata dalle principali Potenze interessate.

**27.** *Città del Vaticano.* È pubblicato il testo della nuova Costituzione apostolica per il riordinamento della Università e Facoltà di studi ecclesiastici.

*Washington.* Prima di partire in aeroplano per raggiungere Nuova York, il segretario di Stato, Stimson, dichiara che il voto del Parlamento francese costituisce una chiara indicazione che la Francia e gli Stati Uniti raggiungeranno un accordo soddisfacente sulla moratoria dei pagamenti.


*Usciranno il 6 luglio in tutta Italia i primi volumi della*

# Nuova Biblioteca Amena

*I più celebri romanzi italiani e stranieri in edizione di lusso a prezzo popolare. - Un miracolo di buon gusto e di buon mercato. - Volumi elegantissimi, carta di tipo giapponese, caratteri fusi appositamente, rilegatura in tutta tela, titoli impressi in oro.*

Ogni volume di formato elegantissimo contiene un capolavoro della letteratura universale, accuratamente riprodotto nel testo originale oppure in artistiche traduzioni affidate ad ottimi scrittori italiani. Brevi prefazioni illustrano la vita dell'autore e l'importanza dell'opera; la quale, ove occorra, è anche corredata di opportune note storiche ed esplicative. Con questa iniziativa la Casa Treves rinnova, in una forma superiore ad ogni confronto, quel felice ardimento che in altri tempi rese fortunata e famosa la sua Biblioteca Amena, che per il costante favore del pubblico potè arricchirsi di quasi duemila volumi ed è ancora oggi la più vasta raccolta in lingua italiana di romanzi ammirati in tutto il mondo.

*Imminenti:*

1° A. F. Prévost: MANON LESCAUT.
2° Ivan Turgheniev: UN NIDO DI GENTILUOMINI.
3° Pierre Louÿs: LA DONNA E IL BURATTINO.
4° Björnstierne Björnson: LE VIE DI DIO.

*Seguiranno senza interruzione:*

Guy de Maupassant: BEL-AMI.
Ippolito Nievo: ANGELO DI BONTÀ.
Prospero Mérimée: LA NOTTE DI SAN BARTOLOMEO.
Kalman Mikszath: UN VECCHIO MANIGOLDO.
R. M. Tenreiro: LA SCHIAVA DEL SIGNORE.
H. Bordeaux: LE VIE SENZA RITORNO.
Alessandro Cuprin: IL BRACCIALETTO DI GRANATO.
A. Houssaye: SIGNORE DI PARIGI.

*Facsimile del volume in grandezza naturale.*

*Ciascun volume:*
**L. 5**

FRATELLI TREVES
EDITORI - MILANO



Questo fascicolo è stampato con inchiostri della Ditta MOGGI ANGELO. Fabbrica in San Lorenzo di Parabiago (Milano)

# Olio

# Sasso

**Preferito in tutto il mondo**

**Non vi lasciate ingannare!**

**A garanzia della genuinità del prodotto, l'OLIO SASSO è venduto soltanto in latte originali con la dicitura OLIO SASSO su ognuno dei quattro lati.**

**Nessun omonimo è nostro parente.**


F.lli Treves, Editori. Tip. Treves. GUIDO TREVES, *Condirettore responsabile*